KAPITÄNLEUTNANT AYE

Kreuzerjagd im Ozean



Kreuzerjagd im Ozean

Kriegstagebuchblätter S. M. Hilfskreuzer

„Kaiser Wilhelm der Große"

Kreuzerjagd im Ozean

Kriegstagebuchblätter S. M. Hilfskreuzer
„Kaiser Wilhelm der Große"

Von

Kapitänleutnant Aye

26. bis 35. Tausend

Druck und Verlag von August Scherl G. m. b. H.
Berlin

Inhalt

I

Mobil — Vor Helgoland — England erklärt Krieg — Die erste Nacht gegen den Feind — Durchbruch durch die englischen Kreuzer — Abgedrängt — Durch — Die erste Prise

Es war am denkwürdigen 4. August 1914. S. M. Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große", auf dem ich Erster Offizier war, lief mit langsamer Fahrt zwischen Wesermündung und der von der schon sinkenden Sonne rot erglühenden Felseninsel Helgoland auf und ab. Das ganze Schiff war voll Erwartung, was die nächste Stunde bringen würde. Spannung lag in den ernsten Gesichtern der Offiziere, die auf der hohen Brücke standen und den klaren Horizont absuchten, als müßte dort hinten weit im Westen jeden Augenblick etwas auftauchen, das Erlösung bringen würde allen an Bord. Spannung machte den ganzen Schiffskörper erbeben: „Dampf auf in allen Kesseln" stampfte der große Schnelldampfer auf der leise bewegten Nordsee, als könnte er

den Augenblick nicht abwarten, schäumenden Bugs durch die See zu jagen: dem Feinde entgegen!

Ich ging noch einmal über das Bootsdeck, prüfte hier und dort, ob alles seeklar war, ob auch alle losen Gegenstände so fest gezurrt waren, daß Wind und See sie nicht plötzlich über Bord trügen; ich sah nach dem Proviant in den schweren Rettungsbooten, ging zum Achterdeck, und beim Überschauen dieses herrlichen Schiffes ergriff mich stolze Freude, daß ich als der Ersten einer hinaus durfte, die deutsche Kriegsflagge in dem so jäh entfachten Weltbrande auf dem Ozean zu zeigen.

Ich lehnte mich an die Reling, träumte in das Schraubenwasser, über dem leicht beschwingte Möwen, des Seemanns treueste Begleiter im Leben und im Sterben, sich leise wiegten und gedachte zum ersten Male, in diesem Augenblicke der Ruhe, der letzten drei Tage.

Nachmittags drei Uhr war es im Kasino zu Wilhelmshaven, das Mittagessen war beendet, Kerzen flackerten auf dem großen Tisch, an dem in bequemer Haltung noch einige Seeoffiziere saßen, still, in Gedanken, jeder den Rauchwolken seines Tabaks nachschauend. Wird es Krieg, oder wird es nicht Krieg? Das dachte ein jeder von ihnen. Da stürzt eine Ordonnanz herein, bringt Telegramme „Drohende Kriegsgefahr!" All-

gemeine Erleichterung, endlich raus aus der Ungewißheit! „Ordonnanz, Absagebuch", und stolz schrieb ich ins Buch: „Sage ab bis auf weiteres!" Zur Kompagnie gestürzt, alles dem Feldwebel übergeben, dann nach Hause und gepackt bis in die Nacht hinein mit dem braven Burschen zusammen. Drei Stunden Schlaf, und dann früh um sechs Uhr zum Bahnhof. Welch ein Betrieb schon! Es wimmelte von Uniformen, abreisenden Verwandten und Bekannten; Abschied nehmen, Tücherschwenken, Tränen—weg waren wir! Immer voller wurde der Zug; Badegäste der Nordseeinseln, die in Oldenburg einstiegen, füllten den Wagen zum Platzen voll. Gewitterschwüle, ernste Stimmung über allen. Was wird werden? In Bremen umsteigen. Herr Gott, wie kommt man da durch? Dichtgedrängt schoben sich die Menschen die Treppen auf und ab, Koffer und Kisten lagen häuserhoch in den hochgewölbten Hallen. Aber hier war trotzdem ruhiger, geordneter Betrieb, ernstes, geschäftiges Treiben. Mich erfüllte unbändige Freude bei dem Gedanken: So klappt es nun im ganzen Deutschen Reich! und zuversichtlich lachte ich vor mich hin. Und siehe, das zog. Eine junge reizende blonde Frau, Tränen im lachenden Auge, faßte mich am Arm: „Ach, sagen Sie bitte, ist es wirklich wahr, ist die Marine schon mobil? Mein Mann muß nämlich auch mit, er ist Seeoffizier a. D.!"

Die mußt du trösten, nahm ich mir vor, und sagte: „Aber, gnädige Frau, kein Mensch macht mobil, **wir** haben nur eine kleine Festungskriegsübung!“ Mich belohnte ein dankbarer Blick, und froh stieg ich in den Zug nach Geestemünde mit dem Gefühl, ein bangendes Frauenherz wenigstens für wenige Stunden getröstet zu haben.

Endlich Geestemünde! Totenstille auf dem Bahnhof. Schnell in die einzige Droschke, mit großer Fahrt zum Hafen. Richtig, da lag das stolze Schiff, das nun mein Heim werden sollte, der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“, schmuck anzuschauen, gelb oben, weiß die Promenadendecks, schwarz der Rumpf. Friedlich lag er da im August-Sonnenschein und ahnte nicht, daß soeben der Erste Offizier an Bord stieg mit finsteren Plänen im Kopf. Da kam mir auch schon auf Deck der alte famose Lloydinspektor entgegen, bereits in Kapitänleutnantsuniform. „Gott sei Dank, daß Sie da sind, rief er mir zu, „was sollen wir zuerst machen?“ „Zunächst muß der ganze Kasten von der Schornsteinkrempe bis zur Wasserlinie schwarz angepinselt werden, auch alle Seitenfenster, damit wir uns das tägliche Abblenden ersparen!“ Erst ging ein schmerzliches Zucken durch das freundliche Auge des alten Seebären; er dachte wohl „das arme schöne Schiff“. Aber schon war alle Sentimentalität vorbei,

er winkte bereitstehende Arbeiter herbei und gab ihnen entsprechende Befehle. Und nun ging ein Betrieb an Bord los, herrlich war es. Alles geschah mit einer Schnelligkeit, mit einer Freudigkeit, daß ich dem Herrn Kapitänleutnant M. immer wieder meine Bewunderung über den großartigen Werftbetrieb aussprechen mußte. Stützen und Hölzer wurden abgebrochen, wo sie störten, Geschützstände gebaut, gebohrt, gemalt, gehämmert, Kohlen und Proviant übergenommen, und dann kamen die ersten Leute, die eingestellt, eingekleidet, verteilt wurden, ihre Schlafplätze, Stationen angewiesen erhielten. Die Geschütze kamen längsseit, die Munition wurde übergenommen, Signaleinrichtung angebracht und — immer schwärzer wurde das Riesenschiff, das drohend seine schwarzen vier Schornsteine wie Schwurfinger in den Abendhimmel des schönen Augusttages streckte.

Am Nachmittag kam das längst erwartete und doch ganz Deutschland erschütternde Wort „Mobil". Beim Abendessen erhoben die Offiziere ihre Gläser mit Wasser — Alkohol gab es ja damals nicht mehr — und erneuerten mit drei Hurras auf ihren Obersten Kriegsherrn den Schwur der Treue. Weiter die ganze Nacht hindurch, mit doppelter Anstrengung, ging nun die Arbeit für alle. Mit größter Beschleunigung fertig werden, das war doch jedes Wunsch.

Die Mittagssonne des nächsten Tages beschien mit Staunen ein schwarzes Riesenschiff, auf dem es kribbelte wie in einem Ameisenhaufen, und stolz flatterte die deutsche Kriegsflagge an der Gaffel, der Wimpel im Großtopp: S. M. neuester Hilfskreuzer war in Dienst gestellt! In Haufen kamen die Bremerhavener, um ihren alten Lieblingsschnelldampfer zu bewundern, aber der sah ihnen doch zu unheimlich aus, und einer meinte in wenig freundlicher Weise: „Kiek mal, sieht aus wie'n Sarch!" Na, immerhin, das hielt uns nicht ab, am nächsten Morgen voll ausgerüstet durchzuschleusen und auf der Weser die Geschütze anzuschießen. Die Nacht fand uns wieder im Hafen, um noch einmal mit Kohlen aufzufüllen, denn wer konnte wissen, wann wir wieder dazu Gelegenheit hatten.

Am 4. August vormittags beim Durchschleusen hörten wir die letzten Hurras von deutschem Boden, die uns zum Abschied gebracht wurden. Dann ging's hinab den schmutzig-gelben Strom in die offene See. Das deutsche Land war hinter uns verschwunden!

Wie unheimlich leer doch heute die deutsche Bucht war, in der im Frieden so wacker geschossen und evolutioniert wurde. Nur der Kreuzer „Cöln" war zu sehen, sonst gähnende Leere, selbst die „Finkenwärder" fehlten. Ich glaube fast, ich wäre auf der Reling ein-

geschlummert, so ermüdend wirkte diese Stille und Leere nach dem lauten Betrieb der letzten Tage und Nächte. Da — hinter mir schnell nahende Schritte, ein Zusammenklappen der Hacken, der kleine blonde Adjutant sprudelt heraus: „Melde gehorsamst, Herr Kapitänleutnant, England hat Krieg erklärt!" „Danke sehr, das wäre der Dritte! Alle Mann achteraus!" Halloh, wohin war plötzlich alle Müdigkeit, und jetzt polterte unter mir verstärktes Mahlen der Schrauben, es brodelte und quoll weiß auf im Kielwasser des „Kaiser Wilhelm der Große", der soeben anfing, mit Ozeangeschwindigkeit gen Norden zu jagen, dem Feinde entgegen, durchzubrechen durch absperrende Kreuzerlinien hindurch in den weiten, nichts beengenden Ozean, für die Freiheit der Meere zu kämpfen. Und da kamen sie alle, die Hunderte im Schiff, die mithelfen wollten, sei es an Deck, sei es im Heizraum, standen dicht gedrängt unter der Kriegsflagge, die einen in blauer Uniform, schon klar, als Kriegswache aufzuziehen, die anderen in Hose und Unterhemd, ein Tuch um den Hals, barfuß, in Holzpantinen, in Seestiefeln. Nur wenige kurze Worte sprach ich zu ihnen, aber alle waren sich klar, daß nun der große Augenblick gekommen, wo jeder zeigen konnte, was er wert war. Losgelöst von der Heimat, waren wir nun eine Welt für uns, die sich selbst durch sich selbst erhalten mußte.

„Wir brechen jetzt durch nach dem Atlantik, um Handelskrieg zu führen, den Feind zu schädigen, wo es nur möglich ist. Jeden Augenblick, schon heute Nacht, können wir mit ihm zusammen treffen. Tue jeder seine Pflicht, so wird unsere Fahrt mit Erfolg gekrönt sein." —

Und brausend erschollen drei Hurras auf unseren Kaiser über die schon dunkelnde See, und über uns pfiff und sang der auffrischende Wind durch die Stagen und Signalleinen, als hätte er seine Freude an dem schönen, schnellen Schiffe.

Ich holte mir Mantel und Doppelglas und stieg frisch und fröhlich auf die Brücke, um den Kommandanten abzulösen und die Leitung der Kriegswache bis Mitternacht zu übernehmen. Der Kommandant reichte mir den soeben eingegangenen Funkspruch: „Kaiser Wilhelm der Große — Kreuzerkrieg führen im Atlantik." — Kurz und bündig! Aber was steckte alles hinter diesen wenigen Worten. „Aller Dinge mächtigstes: Krieg!" Wenn wir erst durch wären und im freien Atlantik, dann sollte uns kein feindlicher Kreuzer abfangen!

Ehe der Kommandant sich ins Kartenhaus zurückzog, ließ er sämtliche Offiziere auf die Brücke bitten und sagte ihnen ungefähr folgendes:

„Meine Herren, wir müssen von jetzt ab jeden Augenblick damit rechnen, daß wir englischen Kreuzern in den Weg laufen. Unsere Aufgabe ist nicht, Gefechte zu führen, sondern dem Handel des Feindes Abbruch zu tun. Sollten wir das Pech haben, von einem feindlichen Kriegsschiff lahm geschossen zu werden, werde ich unser Schiff in die Luft sprengen, denn auf keinen Fall darf ein deutsches Kriegsschiff in die Hände des Feindes fallen. Ich ersuche den Ersten Offizier und den leitenden Ingenieur, sofort geeignete Sprengorte im Schiff festzulegen, dort genügend Sprengpatronen klar zu halten, so daß jederzeit auf meinen Befehl das Schiff gesprengt werden kann."

Wer nicht Wache hatte, verschwand von der Brücke, es wurde ganz still, nur das Rauschen der See war vernehmbar. Dunkle Nacht, aber herrlicher Sternenhimmel. An den Geschützen auf der Back sah man die Posten in die Dunkelheit hinaus spähen. Alles war in höchster Spannung: die erste Nacht dem Feinde entgegen. Würde er wahr machen, was er so oft in Reden und Schriften angedroht: Die Nordsee würde wenige Stunden nach der Kriegserklärung abgesperrt sein! So überlegte ich und versuchte die Dunkelheit zu durchdringen. Nichts war zu sehen, aber auch unser Schiff war nicht zu sehen, denn das Abblenden war vollendet

gelungen. Ich freute mich über die gute Idee des Übermalens der Fenster, und mit mir freute sich der Bootsmann, soviel Presennings (Bezüge zum Abblenden) übergespart zu haben. So ging die Zeit der Wache hin mit Ausgucken, Denken an die Heimat, die immer mehr entschwand, Denken an unsere Truppen, wie weit sie wohl schon in Feindesland wären. An das Gegenteil kann doch ein Deutscher nicht im entferntesten denken. Voll Vertrauen ließen wir unser Heimatland hinter uns liegen: Die große Armee und unsere Marine werden es schon schaffen!

Punkt zwölf Uhr Mitternacht löste mich der Kommandant ab, und ich wollte mich für drei bis vier Stunden zur Ruhe legen, als der Adjutant mit den neuesten Funksprüchen kam. Es waren zwar keine Nachrichten aus der Heimat, aber interessant waren sie darum, weil Gespräche, die nicht für uns bestimmt. Es waren Anfragen englischer Kriegsschiffe an die Admiralität, wohin sie gehen sollten, um die Kohlen aufzufüllen. Besonders aber zum Lachen reizend wirkte auf uns ein Funkspruch der englischen Admiralität an den französischen Fischereikreuzer der Nordsee: „Sie können auf Station bleiben, die Nordsee bleibt vom Feinde frei!" Hast du 'ne Ahnung, sagten wir, warte nur, komme du uns vor den Bug, dann gibt's Kleinholz! Und du, seebeherrschendes England, was du bis heute noch nicht

glaubst, ein deutscher Hilfskreuzer jagt mit höchster Fahrt dir entgegen, er hat den schützenden Heimatshafen verlassen, um dir und aller Welt zu zeigen, daß auch Deutschlands Kriegsflagge auf dem Meere weht. Warte nur, bald sollst du es fühlen!

Halb ausgezogen lag ich auf der Koje und konnte nicht einschlafen, die Nerven waren doch zu sehr angespannt. Nur erst durch sein, nur erst im Atlantik schwimmen, erst noch einmal tüchtig dem Feinde schaden, dann, Schicksal, nimm deinen Weg. Nur nicht heute nacht schon das Ende. Horch! Was ist das? Getrampel an Deck! Jetzt höre ich es deutlich: Schrille Glocken! Alarm! Mantel angezogen, Pistole zur Hand, eilte ich an Deck. Stockdustere Nacht. Ich stolpere, finde die Treppe zur Brücke und stürze hinauf. Was ist los? Da höre ich durch das Rauschen der See die ruhige Stimme des Artillerieoffiziers: „Richtung 330 Grad, auf den schwarzen Schatten, 1200, Schieber links 8.“ Ah, jetzt sehe ich an Backbord ein schwarzes Etwas, das sich entfernt und verschwindet. „Sichern! Kriegswache Ruhe!“ Die Posten bleiben an den Geschützen, die übrige Mannschaft legte sich wieder angezogen aufs Schlafsegel. Wir knobelten, was das wohl für ein Fahrzeug gewesen, war es ein Kriegsfahrzeug oder ein harmloser Fischdampfer, der wie wir abgeblendet fuhr? Überzeugt waren wir jedenfalls alle,

daß er uns nicht gesehen hatte. Nur gut, daß nicht gefeuert wurde. Wer weiß, wie schnell wir dann entdeckt worden wären, und für uns war doch zunächst die Hauptsache, ungesehen in den Atlantik zu kommen, um dort überraschend aufzutauchen.

Aus meiner Nachtruhe wurde nichts mehr, es war ja doch bald vier Uhr früh, und da mußte ich wieder den Kommandanten ablösen. War das eine herrliche Morgenwache: Ruhige See, blauer Himmel, prächtiger Sonnenaufgang und dann die zerklüftete norwegische Küste. Auf der See war weit und breit nichts zu sehen, es war ganz unheimlich, wie ausgestorben. Eine fabelhafte Sichtigkeit herrschte, weiter als 10 Seemeilen (Seemeile = 1852 Meter) konnte man sehen. Wie sehr hatten wir uns früher darüber gefreut, wenn wir mit der Hochseeflotte nach anstrengenden Manövertagen den schönen norwegischen Fjorden zustrebten, aber diesmal wünschten wir uns dickes Wetter, geringe Sichtigkeit, um nicht von den englischen Kreuzern entdeckt zu werden.

War das ein Tag voll Sonnenschein, aber auch voll Spannung. Der „Kaiser" flog dahin mit Ozeangeschwindigkeit; das Schiff selbst schien zu fühlen, heute noch mußt du es schaffen, heute noch raus aus den heimischen Gewässern. Und leise wiegte er sich in der langen Dünung, die Ventilatoren brummten, die

Schrauben mahlten mit äußerster Kraft die tiefblaue See, und der messerscharfe Bug schnitt zischend in die See und ließ an beiden Seiten des Schiffes einen breiten weißen Schaumstreifen entlang quirlen. Die Spannung stieg mit der Sonne. Wird es gelingen, durchzubrechen, oder schon heute Kampf, Tod oder Gefangenschaft? Einmal mußte es ja kommen, darüber waren wir uns alle klar. Offiziere wie Mannschaften, soweit sie nicht der Dienst unter Deck festhielt, standen auf dem Bootsdeck, den Promenadendecks und starrten nach Westen und Norden, aber nichts zeigte sich, kein Rauchwölkchen trübte den blaßblauen Horizont. Die Mittagswache hatte ich wieder, ich wäre auch sonst an Deck gewesen, wer konnte es denn heute unter Deck aushalten. „Rauchlos fahren", war befohlen, um sich nicht allzuweit zu verraten; das hohe Schiff war schon ohne Rauch reichlich weit zu sehen. Flagge und Wimpel wurden niedergeholt, um eventuell passierenden Dampfern nicht die Nationalität zu verraten. Und richtig, da kam auch schon einer im Norden in Sicht. Mit Holz beladen, starke Schlagseite nach Steuerbord, weil die Ladung übergerutscht war, passierte er uns bald, zeigte auch keine Flagge. War ein Engländer, wir sahen es am Namen, aber nur nicht jetzt sich aufhalten mit Kapern, nur erst durch, raus aus dieser schwülen Gegend! Da kam der Adjutant und meldete,

im Westen und Nordwesten wäre das Funken von englischen Kriegsschiffen ziemlich laut hörbar. Nicht gezaudert, durch müssen wir. Wenn es nur dunkler würde, aber die Sonne lachte und meinte: Noch fünf Stunden, dann tauche ich zischend dort drüben bei den englischen Kreuzern ins Meer! Na, nur weiter, bis hierher war es gut gegangen, es würde auch weiter gut gehen, so dachte ich, ein unverbesserlicher Optimist. Gott im Himmel, was haben wir uns dort oben im Norden die Augen nach englischen Kreuzern ausgeguckt! Wenn sie unsere sehnsuchtsvollen Blicke gefühlt hätten, wie gerne wären sie wohl gekommen. Aber, wer weiß, was sie mehr reizte, sie kamen nicht, sie warfen sich nur gegenseitig viele Funken an den Kopf und glaubten vermutlich, damit die Nordsee zu versiegeln. Wie liebenswürdig von ihnen, ohne Funkentelegraphie an Bord wären wir auf die Kreuzer zugelaufen. Die braven Funken haben uns noch manchmal vor einem vorzeitigen Ende behütet.

Wir gingen auf nördlichen Kurs, um den englischen Kreuzern zu entgehen. Zwei Tage kreuzten wir im nordischen Meere. Endlich waren wir im tiefblauen Nordatlantik, hatten den Engländern ein Schnippchen geschlagen, die Jagd konnte beginnen. Wir alle freuten uns schon auf die erstaunten Gesichter, wenn der erste englische Dampfer uns im Atlantik vor den Bug lief.

Aus Funksprüchen, die unsere heimatliche Funkenstation „Norddeich" in die Welt hinausschickte, hatten wir einige Bruchstücke aufgefangen und gelesen, daß in Deutschland ein allgemeiner Bettag gewesen war. Nachdem wir wieder freies Wasser vor uns hatten, befahl der Kommandant, daß sofort am Nachmittag im Speisesaal des Dampfers Gottesdienst abgehalten werden sollte. Die Mannschaft zog zu diesem Gottesdienst gutes blaues Zeug, die Sonntagsuniform, an. Es war richtige Sonntagsstimmung an Bord, fühlte doch jeder, der Anfang der Reise war gelungen, wir waren aus der Nordsee heraus, und sahen vor uns wieder weite unermeßliche See, die ein matter Sonnenschein noch verschönte. Der Alpdruck, schon am ersten oder zweiten Tage die Kriegsfahrt in irgend einer Form zu beschließen, war genommen; neue Begierde, mehr zu erleben, erwachte in jedem und dazu der besondere Wunsch, daß recht bald doch so ein dicknäsiger Engländer käme.

Als ich über das Promenadendeck ging, auf dem die Leute sich gegenseitig abbürsteten, sah man nur in fröhliche Gesichter, die alle zu sagen schienen: „Wir werden die Sache schon schmeißen!" Bei der Schiffsglocke angekommen, ließ ich „Kirche" anschlagen. Und während das „Bimm bimm" der kleinen Glocke über das Deck hinwehte, strömten die munteren Blaujacken

stolpernd die Treppen zum Speisesaal hinunter, beim Passieren des überlebensgroßen Bildes unseres alten Heldenkaisers scheu einen Blick in das ehrwürdige Gesicht des greisen Herrschers werfend. Eben war ich im Begriff, dem Kommandanten auf der Brücke Meldung zu erstatten, daß der Gottesdienst beginnen könne, da schallte es laut aus dem Krähenneste vom Ausguck herab: „Ein Strich an Backbord ein Dampfer.“ Das gab ein Hallo an Bord. Schon trillerte die Bootsmannspfeife ins Deck, von jedem Gehör heischend, und eine Donnerstimme brüllte in den Speisesaal: „Ausscheiden mit Kirche. Das Steuerbord-Prisenboot klar!“ Alles stürzte auf Station. Ja, wer hätte das gedacht, noch in Sicht der Islandküste ein Dampfer, Donnerwetter, hoffentlich kein neutraler. Alles sah mit und ohne Doppelgläser nach dem Dampfer aus, der in der hohen Atlantik-Dünung oft halb verschwand. Bei uns wehte das Signal: „Stoppen Sie, oder ich schieße.“ Der Dampfer drehte bei und zeigte die rote englische Flagge. Große Freude an Deck, großartig, die Sache bekam Reiz. In der Nähe des recht großen Fischdampfers — ein solcher war es — brachten wir unser Schiff zum Stehen; ich begab mich ins Prisenboot und ließ es zu Wasser rauschen. Kaum waren wir vom Schiff frei, erfaßte uns eine hohe See und trieb uns ganz ab. Die Leute legten sich in die Rie-

men mit aller Kraft, aber das schwere Eisenboot kam kaum von der Stelle. Und dieser verflixte Dampfer machte natürlich keine Anstalten, mir entgegenzukommen. Ich brüllte ihn an, aber der Wind verwehte meine Worte. Mich packte eine Wut auf diesen Engländer, der da pampig aus seinem Steuerhaus heraus guckte und in die See spuckte. „Los, Kerls, legt euch ins Zeug, noch ein paar Schläge, dann haben wir den Engländer.“ Das schien zu helfen, wir kamen längsseit von dem heftig schlingernden Dampfer, der unser Boot fast zum Kentern brachte. Ich schwang mich schnell auf die außenbordshängende Leiter und jumpte mit mächtigem Satz über die Reling, so daß ich mich neben dem Maschinenoberlicht wieder fand. Ich kletterte zum Kapitän und ließ mir seine Schiffspapiere zeigen: „Tubal Kain“ aus Grimsby. Er wußte auch schon, daß Krieg war. Mein Signalmaat winkte den Befund auf den „Kaiser“ hinüber, der in der Tat in der schwarzen Farbe einen unheimlich drohenden Eindruck machte. Von dem niedrigen Dampfer aus fiel mir dies ganz besonders auf. Vom Kommandanten kam der Befehl: „Dampfer versenken, englische Mannschaft sofort an Bord „Kaiser“ kommen.“ Der alte englische Kapitän machte ein Jammergesicht, die Tränen standen ihm in den Augen. Ich konnte ihn verstehen, so plötzlich sein noch ganz neues Schiff zu verlieren, aber ich befahl die

sofortige Einbootung. Die Fischer packten ihre Habe zusammen und fuhren in ihrem Isländer Boot zum „Kaiser" hinüber. Es war ein leichtes, sehr seetüchtiges Boot, das ich nicht zu vernichten, sondern bei uns einzusetzen beschloß. So geschah es; das Boot wurde mit Proviant versehen und blieb als Rettungsboot für die gefangenen sechzehn Engländer, falls die letzte Stunde unseres Schiffes kommen sollte. Der Dampfer wurde mit Sprengpatronen leck geschlagen, lief achtern voll, und sackte weg; der Bug zeigte zum Himmel und dann verschwand er in den eisigen Fluten des Nordmeeres.

Wir Offiziere standen auf der Brücke, sahen unser erstes Opfer untertauchen und konnten gar nicht recht froh werden. Warum? Weil wir doch Seeleute sind und es einem Seefahrer nicht liegen sollte, solch' schöne „fahrbaren Untersätze" wie soeben diesen Dampfer einfach zu zerstören. Jedoch im Kriege müssen persönliche Empfindungen ganz zurücktreten, wenn durch sie der Nutzen für den Staat oder die Schädigung für den Feind vermindert wird. Die harte Notwendigkeit verlangt von dir, daß du des Feindes Schiffe zerstörst. Fängt er dich, versenkt er dich auch, wo er dich auch antreffen möge. Wir kämpfen gegen England, und England ist grausam rücksichtslos, also keine Sentimentalität, es geht aufs Ganze! Als ich die Brücke verließ, hatte ich den Gemütsmenschen in mir über-

wunden, freute mich schon auf den nächsten Dampfer, und dachte nur, hoffentlich ist es ein recht, recht großer. In der Offiziersmesse war gehobene Stimmung, es gab erbeutete sehr leckere Fische. Schmunzelnd stellte ich fest, daß alle Geschmack an der frischen, fröhlichen Kaperei bekamen. Vivant sequentes!

II

Durch den Atlantik — „Poldhu“-Nachrichten — Ein Neutraler — Auf guter Fährte — Eine Dublette — Der erstaunte Engländer — Ein schwieriger Fall — Three Cheers for the German captain — Reiche Beute — 70 000 Hammel den Haien zum Fraß — Der Negerdampfer

Der Atlantik zeigte sich uns in einem wenig freundlichem Lichte. Es stürmte tagelang so stark, daß es selbst auf unserem Riesenschiff Seekranke gab. Von der hohen Brücke war das Meer prächtig anzuschauen. Lange hohe Seen wälzten sich weißgekrönt gegen unser Schiff, daß es oft zitterte und bebte unter dem Anprall der schweren Wassermassen. Aber die Bewegungen des „Kaiser“ wurden nie zu unangenehm, so daß also jeglicher Dienst gemacht werden konnte. Und das war notwendig für die vielen Kriegsfreiwilligen im besonderen, aber auch für die alten Seewehrleute. Denn bisher hatten wir noch keine Zeit und Gelegenheit gefunden, militärischen Dienst zu machen. Nun aber wurde er wieder wacker nachgeholt.

Fast eine ganze Woche konnte dem inneren Dienst gehuldigt werden, da der Atlantik mit Kriegsbeginn ausgestorben zu sein schien: Kein Schiff, kein Rauchwölkchen nah oder fern war zu sehen. Nur die aufgefangenen Funksprüche erzählten uns von dem großen europäischen Kriege — von der Erregung auf dem ganzen Erdball —, aber jede Nachricht war von Engländern abgefaßt. Es stand alles blendend für England und Genossen, es stand jammervoll für Deutschland. So posaunte es täglich die englische F.-T.-Station „Poldhu" in alle Welt. Unsere Station „Norddeich" konnten wir nicht mehr hören. Wir mußten uns gedulden, und das war sehr schwer, besonders für solche, die leicht verzagt sind und mit Schrecken an ihre Angehörigen in Deutschland dachten. Da nahm sich der Erste Offizier die Leute allesamt vor, erzählte ihnen von Englands verlogener Art, alle „Poldhu"-Nachrichten seien verdreht zugunsten Englands, erinnerte sie an die Großtaten unserer Armee, die auch jetzt wieder keinen Feind ins Land hinein ließe; bald würde das englische Lügengewebe zerrissen sein und die Wahrheit über den Stand des Krieges auch uns bekannt werden. Bis dahin aber wollten wir weiter unsere Pflicht tun und dem Feinde schaden, wo es nur möglich wäre.

Dann haben wir Dienst gemacht, daß es eine

Freude war zu sehen: Der Erste Offizier war glücklich, endlich den letzten Staub heimischen Werftbodens mit viel Reinschiff weggespült zu haben, und stellte mit Befriedigung fest, daß der ganze Betrieb an Bord täglich kriegsschiffmäßiger wurde. Der Artillerieoffizier strahlte, wenn er sah, wie schnell die Reservisten und Seewehrleute ihre Geschütze schon nach kurzer Zeit wieder bedienten und täglich beweglicher wurden, als würde die alte Rekrutenzeit wieder lebendig in ihnen. Die Geschützführer schossen mit Abkomm-Gewehren nach einer außenbordshängenden Scheibe und erhöhten so ihre Schießfertigkeit. Die Kriegsfreiwilligen, alt und jung, standen um ihren ausbildenden Offizier herum und lauschten aufmerksam den ersten Unterweisungen über militärisches Benehmen und andere schöne Dinge. Und zu diesem ganzen erfreuenden Betriebe sang uns der Ozean seine ewigen rauschenden Weisen und gab zu dem allen hie und da seinen erfrischenden Segen in Form stark salzig schmeckender Spritzer.

Jedes Mal vor dem Abendessen nahm der Erste Offizier die Besatzung noch einmal zum Rollenexerzieren zusammen. „Feuer im Schiff", „Leck im Schiff" wurde geübt. Anfangs konnten die Leute gar nicht laufen; als sie aber merkten, daß Schnelligkeit im Dienst ein früheres Wegtreten vom Dienst zur

Folge hatte, da ging's bald wie ein Frühlingssturm über die Promenadendecks, wenn die Schiffsglocke auf Stationen für „Feuer im Schiff" rief. Wie vom Winde reingefegt war im Nu das Deck, und nach wenigen Minuten standen sie wieder in Reih' und Glied auf ihrem Musterungsplatz, wenn das angenommene Feuer gelöscht war. Es war, als wenn die einstige Dienstzeit wieder wach geworden wäre in den doch oft schon recht alten Leuten. Der frisch-fröhliche Dienst an Deck machte sie wieder jung und heiter. Der Dienst lenkte ab, trübe Gedanken gab es nicht mehr. Die „Poldhu"-Nachrichten hatten ihre niederziehende Wirkung verloren, man glaubte ihnen nicht mehr.

Wir rechneten mit unserem bisherigen Glück und liefen am 12. August bei herrlichem Wetter und ruhiger See westlich an den Azoren vorbei. Überall an Deck erhöhte Aufmerksamkeit, die Spannung wuchs wieder, da wir die im Frieden sehr belebte Dampferstraße Azoren—Amerika durchliefen. Es dauerte nicht lange, da kam auch schon ein Dampfer in Sicht. Mit äußerster Kraft liefen wir auf ihn zu, brachten ihn durch Signal zum Stoppen. Drüben ging die Flagge hoch. Donnerwetter, hurra! Ein Franzose! Erst diese Freude und dann Enttäuschung, als wir näher kamen und statt blau-weiß-rot die italienische Flagge grün-weiß-rot vor uns sahen. Ich fuhr im Prisenboot hin-

über und sah die Schiffspapiere durch. Der Kapitän, damals noch ein sogenannter „Bundesbruder", troff von Öl und Höflichkeit und war froh, als wir ihn mit seinem „Marmor und Zwiebeln" — das war seine Ladung — wieder schwimmen ließen gen Amerika. Er war nun einmal ein Neutraler ohne Konterbande an Bord, und wir durften ihn nicht unter See befördern. Besonders traurig war unser Torpedo-Oberbootsmannsmaat, der nun seine schönen Sprengpatronen wieder verpacken mußte. Ich vertröstete ihn auf die nächsten Tage, er würde seine empfindlichen Sprengbonbons schon los werden.

So ging es weiter nach Süden, und stündlich erwarteten wir das nächste Opfer. Die Schiffahrt war aber sicherlich gewarnt, benutzte nicht mehr die üblichen Fahrstrecken, sondern machte große Umwege. Von unserer Existenz ahnte ja noch niemand etwas, aber unsere schnellen Auslandskreuzer „Karlsruhe" und „Dresden" jagten bereits an der anderen Seite des Atlantik auf feindliche Dampfer. Das machte sich schon sehr auf dem Meere fühlbar, man traf nur selten Dampfer.

Als wir uns den Kanarischen Inseln näherten, wurden plötzlich von mehreren Seiten Funksprüche gehört. Sie kamen von Dampfern, die in Teneriffa Kohlen zur Weiterfahrt bestellten. Alle nannten ihren

Namen, und wir wälzten das dicke Buch von der feindlichen Handelsflotte und konnten daraus ersehen, wie groß der Dampfer war, woher, wohin, ob Passagier- oder Frachtdampfer. Das machte viel Spaß, und in Gedanken zählten wir schon die Anzahl Schiffstonnen zusammen, die wir bis zum nächsten Morgen versenkt haben würden. Aber keiner schien Sehnsucht nach uns zu haben. Alle blieben unter dem Horizont.

Am nächsten Vormittag kam die südlichste Insel der Kanarischen Inseln in Sicht. Grell von der Sonne beschienen, tauchte die gebirgige, mit waldigen Schluchten bedeckte Insel plötzlich aus dem milchigen Dunst auf, der über der mäßig bewegten tiefblauen See lag. Sämtliche Offiziere waren auf der Brücke und suchten mit scharfen Gläsern ringsum die See und die immer mehr aus der See steigende Küste nach Dampfern ab. Da kam der Adjutant mit soeben aufgefangenen Funksprüchen des englischen Dampfers „Galicean". Er fragte beim englischen Konsul in Teneriffa an: „Is the track clear?" (Ist die Fahrstraße frei?) Unterschrift Capt. Day. Weiter bestellte er Kohlen, da er in der nächsten Nacht Kohlen übernehmen wollte. Keine Antwort war bisher gekommen. Nach den sehr deutlich vernehmbaren Funken zu urteilen, mußte der Dampfer „Galicean" sehr nahe an uns heran sein. Mit erhöhtem Eifer wurde ausgeguckt, und auf einmal

hatten wir ihn im Auge. Er fuhr unter der Küste und hob sich mit seinem grauen Schiffskörper nur schwach von dem grau-gelben Felsen ab. „Alle Maschinen äußerste Kraft voraus!" Und dahin flog der „Kaiser". „Flagge setzen!" befahl der Kommandant, und stolz bauschte sich unsere schöne Kriegsflagge im Winde.

„Peilungen nehmen, Abstand von Land messen." Donnerwetter, los dafür, sonst entwischt uns der Kerl auf neutrales Wasser! „Signal S. D. heißen!" Spannung! Na, wird er? ... „Erstes Geschütz klar zum Feuern! Halt! Sichern! Dampfer dreht bei!" Mit unserer hohen Fahrt waren wir in wenigen Minuten beim Dampfer und sahen, wie sich die Passagiere, auch eine ganze Anzahl Damen und Kinder, auf dem Promenadendeck an die Reling drängten.

Der Ruf des Ausgucks: „Ein Dampfer an Steuerbord!" unterbrach unsere Betrachtungen. Wir stürzten an die Steuerbordseite und sahen einen Dampfer mit geradezu lächerlicher Hast davondampfen. Der „Galicean" befehlen: „Liegen bleiben!" und mit hoher Fahrt hinter dem Ausreißer her, war eins. Die Freude an Bord: „Donnerwetter eine Dublette." Der Dampfer gab endlich sein hoffnungsloses Unternehmen, uns auszukneifen, auf und entpuppte sich zur allgemeinen Freude als ein englischer Kohlendampfer. Ein schnell übergesetztes Kommando bekam den Befehl, den

Dampfer auf einen verabredeten Treffpunkt zu bringen.

Zur „Galicean“ zurückgedampft, fuhr ich im Prisenboot zum Dampfer hinüber, der inzwischen ein Fallreep (Seitentreppe) ausgebracht hatte. Oben am Fallreep empfing mich Capt. Day, ein famos aussehender Seemann. Ich war in teuflisch guter Laune. „Den mußt du ein bißchen anöden“, dachte ich. „How do you do, Captain Day?“ begrüßte ich ihn und sah in seinem Gesicht das Erstaunen, weil ich seinen Namen wußte. „The track is not clear, Captain Day!“ fuhr ich fort. „und aus dem Kohlen in Teneriffa heute abend wird auch nichts!“ schloß ich und freute mich über die baffen Gesichter der umstehenden Offiziere. „Woher wissen Sie denn das alles?“ fragte er. Ich zeigte nur auf die „Drahtlose“, und der alte Seemann kratzte sich ärgerlich hinter dem Ohr. Als ich dann auf der Brücke die Schiffspapiere einsah, war Capt. Day liebenswürdig und beeilte sich, mir alles vorzulegen. Eine dicke Importe und den unvermeidlichen „Whisky and Soda“ schlug ich allerdings aus mit dem Hinweis auf die zeitlichen Umstände. „Oh damned trubble this war“ (ein verfluchter Blödsinn, dieser Krieg), rief er „in Southampton werden sie mir den Kopf abschneiden, wenn ich ohne Schiff heim komme!“

Inzwischen war das Prisenkommando wacker an

der Arbeit gewesen. Der zweite Prisenoffizier hatte an der Hand der Passagier- und Mannschaftslisten gemustert; der F.-T.-Maat hatte die ganze F.-T.-Anlage aus dem Dampfer heraus gebaut und in unser Boot gegeben, und unser tüchtiger Torpedo-Oberbootsmannsmaat wartete auf den Moment, wo er seine geliebten Sprengböhnchen unten im Schiff anbringen durfte. Aber daraus wurde nichts, denn es war schon dunkel geworden, und somit eine Unmöglichkeit, fast zweihundertundfünfzig Menschen, darunter eine ganze Anzahl Frauen und Kinder, bei bewegter See auf den Hilfskreuzer hinüberzuschaffen. Wenn nur Männer an Bord gewesen wären, hätten wir keinen Augenblick gezögert, aber Frauen und kleine Kinder in ein Boot packen, auf unserem Schiff wieder aufheißen und in eine Kammer sperren, nur das nicht! Denn wir führen doch keinen Krieg mit Frauen und Kindern. Der Kommandant gab mir durch Winkspruch den Befehl: „Dampfer soll abblenden. Morgen früh mit Hellwerden hat alles sich klar zu halten, in die Boote zu steigen, und an Bord des „Kaiser“ zu kommen!“ Ich gab den Befehl an Capt. Day weiter. Der war so glücklich, vorläufig mit dem Schreck davongekommen zu sein, daß er mir ohne mein Wissen mehrere Kisten Importen als Geschenk ins Boot schaffen ließ.

Unter den Passagieren befand sich ein englischer

Leutnant und ein Artillerist. Ich erklärte sie als „prisoners of war" (Kriegsgefangene) und befahl ihnen, sofort mit mir ins Boot zu steigen und auf den „Kaiser" zu fahren. Da kam dieser englische Offizier mit dem für einen deutschen Offizier gänzlich unverständlichen Ansinnen, er wolle doch gleich die Erklärung eidlich abgeben, daß er nicht mehr in diesem Kriege gegen Deutschland kämpfen würde. Er wäre auf der Fahrt von Kapstadt nach London, um Hochzeit zu machen! Ich bedeutete ihm kurz, mit seinem Koffer ins Boot zu gehen. Das war ja ein feiner Vaterlandsverteidiger!

Als ich hinter dem englischen Leutnant das Fallreep hinabstieg, brüllte das ganze Promenadendeck das bekannte englische Lied: „He is a very good fellow." Galt es nun dem Leutnant oder mir, dem Feinde — die „Times" schrieb es nämlich später so — weil ich mit ruhiger Höflichkeit den Dampfer abgefertigt hatte? Es ist gleichgültig, ich drehte mich nochmal nach Capt. Day herum und sagte ihm, daß auch schon englische Seeoffiziere mir dieses Lied zum Abschied gesungen hätten.

Kurz darauf setzte sich der „Kaiser" mit der „Galicean" vor sich mit geringer Fahrt — der Dampfer konnte nur elf Seemeilen laufen—Kurs Süden in Bewegung. Während der Nacht überlegte ich mit meinem Rollenoffizier, wie am besten Besatzung und Passa-

giere — es waren zweihundertfünfzig Menschen — bei uns unterzubringen wären. Die Mannschaften sollten zu den übrigen Gefangenen in einen großen Zwischendecksraum, der nur einen Ausgang hatte und sich daher gut bewachen ließ, die Offiziere, Frauen und Kinder sollten Kammern bekommen. Die Verteilung machte viel Kopfzerbrechen, als wir dann aber die Verpflegungsfrage regeln wollten, merkten wir mit Schrecken, daß uns die zweihundertfünfzig Menschen mehr an Bord in vierzehn Tagen unsere sämtlichen Vorräte aufgefuttert hätten, denn für achthundert Menschen, soviel wären wir dann gewesen, Essen und Trinken zu beschaffen, ohne einen Hafen anlaufen zu dürfen, ist eine verflixt schwierige Sache. Dazu kam, daß wir für die Säuglinge keine Milch und sonstige Nährmittel an Bord hatten, also vielleicht bald Kinder gestorben wären. Weiter kam die Überlegung, daß wir in unserem neuen Jagdgebiet zwischen den Kanarischen und Kapverdischen Inseln in jeder Stunde mit den kreuz und quer patrouillierenden englischen Kreuzern zusammenstoßen konnten. Und ein Gefecht mit Weibern und Kindern an Bord! Nur das nicht, das mußte schlimm sein! Während wir so überlegten, stiegen immer neue Bedenken gegen eine Übernahme der „Galicean"-Leute auf, denn in spätestens vier-

undzwanzig Stunden wollten wir an der afrikanischen Küste bei dem englischen Kohlendampfer sein. Eine Übernahme von zweihundertfünfzig Männern, Frauen und Kindern mit Gepäck und auch noch einigem Proviant hätte bei mäßig bewegter See über Jakobsleitern (Strickleitern) zwölf bis fünfzehn Stunden, also von Hell- bis Dunkelwerden gedauert.

Ein ganzer Tag Handelskrieg würde vertrödelt. Wer wußte, wann wir wieder dazu kamen, denn in vierundzwanzig Stunden mußten wir kohlen, und das würde mindestens zehn Tage dauern; unter viertausend Tonnen in den Bunkern konnten wir eine größere Kreuzfahrt nicht antreten. Kurz vor vier Uhr früh trug ich dem Kommandanten meine Bedenken gegen eine Übernahme der „Galicean"-Passagiere vor. Der Kommandant überlegte lange, kein Wunder, gern läßt man eine Prise nicht wieder laufen; einbringen in einen deutschen Hafen ging auch nicht, denn wir Deutschen haben doch keine Stützpunkte im Atlantik. So entschloß sich der Kommandant, den Dampfer „Galicean" laufen zu lassen.

Als es hell wurde, sahen wir an Deck der „Galicean" die Passagiere auf ihren Koffern sitzen, das Signal zum Aussteigen erwartend. Die großen

Rettungsboote waren schon ausgeschwungen. Da kam ein Winkspruch hinüber, den wohl niemand auf dem englischen Dampfer erwartet hätte: „Mit Rücksicht auf die Frauen und Kinder an Bord will ich Ihr Schiff nicht versenken, Sie sind entlassen." — Erst war Totenstille an Bord, dann sah man Kapitän Day etwas über Deck rufen, und dann stürzten alle Passagiere und Mannschaften an die Reling, winkten und brüllten wie besessen: „Three cheers for the German captain, hipp hipp hurra." Es folgten drei Hurras auf die Offiziere und schließlich drei auf unsere Mannschaft. Man fühlte es ordentlich, denen von drüben hatten wir von neuem das Leben geschenkt. Daß uns diese Handlungsweise von Nutzen war, sollten wir in kurzem erfahren.

„Galicean" fuhr gen Norden, wir brausten mit hoher Fahrt nach Süden und wollten dann außerhalb der Sichtweite der „Galicean" einen Haken nach Osten schlagen in Richtung auf unseren vorgesehenen Ankerplatz an der afrikanischen Küste. Aber es war, als sollten wir belohnt werden für unsere Ritterlichkeit gegen die „Galicean". Noch nicht zwei Stunden hatte der Kommandant die „Galicean" entlassen, da kam uns ein prächtiger Frachtdampfer mit vier Masten entgegen. Das Signal J. D. veranlaßte ihn nicht zu stoppen, ein blinder Schuß ließ die Maschinen

sofort rückwärts gehen. Das Prisenboot brachte mich schnell längsseit, aber erst einige kräftige Worte veranlaßten die Decksleute, unserem Boot ein Tau zuzuwerfen. Ich kletterte hinauf und blieb erst mal staunend stehen: Was für ein herrlicher neuer Dampfer! Der Kapitän empfing mich unwirsch auf der Brücke. Dementsprechend faßte ich ihn kurz an. Das Woher — Wohin war bald gefragt. „Was haben Sie geladen?" „Wool (Wolle)", sagte der Schwindler. „Bitte Ladelisten vorzeigen." Ich durchblätterte sie und sah bald, daß der Kapitän mich belogen hatte. Es war nur Fleisch an Bord, ungeheure Mengen Fleisch. Mich ergriff eine Riesenfreude, endlich einmal tüchtig dem Engländer schaden zu können. Ich fragte den jetzt ganz verstörten Kapitän: „Wissen Sie etwas vom Krieg?" „Nein", log der Mann. „Wissen Sie etwas?" fragte ich den hinzutretenden Wachoffizier. „Jawohl", war die Antwort. Das Funkenjournal zeigte mir denn auch, daß täglich Nachrichten über den Krieg empfangen waren. Ich signalisierte an den Kommandanten: „Englischer Dampfer „Kaipara" von Australien nach London, Ladung Gefrierfleisch." Sofort kam von drüben: „Mannschaft an Bord „Kaiser" kommen, Dampfer versenken, Arbeit beschleunigen." Der letzte Zusatz kam, weil schon wieder englische Kreuzer, darunter der Panzerkreuzer

„Carnarvon", gehört wurden. Ich spornte die Engländer an, sich zu beeilen, die Sprengpatronen würden gleich losgehen. Hei, das half! Oberhemden, Zigarren, Stiefel, eine Pulle Whisky, alles flog im wirren Durcheinander in die Koffer. Der Funkenmaat gab strahlend den ganz neuen Funkenapparat ins Boot. Und der wohlbeleibte Sprengvormann sah bereits ungeduldig aus dem Maschinenluk zu mir hinauf und fragte: „Herr Kapitänleutnant, darf ich noch nicht anschlagen?"

Noch einige Minuten mußte er warten, dann waren alle in den Booten, nun konnte er anschlagen. Bald hörte man die dumpfen Explosionen unter Wasser, die die Bordwände in den Heiz- und Maschinenräumen aufrissen. Das Wasser strömte rauschend ein und ließ das schöne Schiff bald tiefer sinken. Einige Granaten in die Wasserlinie und in die Lukendeckel beschleunigten den Prozeß. Das schwer beladene Schiff (7500 Tonnen) wälzte sich herum, lag wie ein toter Riesenwalfisch auf der See, um dann strudelnd zu verschwinden. „Dunnerkiel, gibt das ein Festfressen für die Haifische", meinte jemand. Und ich denke, die Fische werden noch lange Zeit daran Freude gehabt haben; das Schiff nahm mit sich in die Tiefe: 70 000 Hammel, 30 000 halbe Ochsen, 30 000 Kaninchen und anderes mehr. Schiff mit Ladung schätzte

der gefangene Kapitän auf zwölf Millionen Mark. Das war ein tüchtiger Schlag für die englische Fleischversorgung.

Die Besatzung der „Kaipara“, mit Offizieren fünfundsiebenzig Mann, wurde zu den übrigen Gefangenen ins Zwischendeck gesteckt. Es waren doch immerhin schon ungefähr hundert Engländer an Bord, deren Bewachung allerlei Leute erforderte. Die Mannschaften hatten ein kleines Aufbaudeck, auf dem sie sich stundenweise bewegen durften, die Offiziere einen abgegrenzten Platz auf dem Promenadendeck, die letzteren außerdem eine Messe, in der sie gemeinschaftlich aßen. Ihre Kammern lagen in unmittelbarer Nähe, davor Posten. Um neun Uhr abends war „Licht aus“ in Messe und Kammern.

Nachdem die „Kaipara“ in den Fluten untergetaucht, hatte der „Kaiser“ gegen Mittag Kurs auf die Afrikanische Küste genommen. Es war ein herrlicher sonniger Sonntag. Wir alle in blendender Stimmung auf der Brücke, den „Galicean“- und „Kaipara“-Fall besprechend und bedauerten, daß wir hier in der Gegend keinen deutschen Stützpunkt besaßen, wir hätten dann zwei Schiffe eingebracht, das eine mit einer sehr wertvollen Fleischladung.

Während wir so gar nicht mehr an Kaperei, sondern an die kommenden Kohlentage dachten, tauchte plötzlich ein großer Passagierdampfer in der Ferne auf. Den wollte der Kommandant nicht unbegrüßt laufen lassen. Die bekannten Signale wehten, er stoppte, arbeitete aber mit der Funkentelegraphie weiter und machte das Hilferuf=Signal. Das war eine Unverschämtheit, besonders da englische Kreuzer in der Nähe waren. „Werfen Sie Ihre F.=T. über Bord oder ich schieße" war unser sofortiges Signal. Wir fuhren bis auf 100 Meter längsseit und sahen, wie die einzelnen Teile der F.=T.=Einrichtung über Bord geworfen wurden. Dichtgedrängt standen die Passagiere auf den Decks und besahen sich erstaunt und neugierig den deutschen Hilfskreuzer.

„Wieviel Passagiere haben Sie an Bord?" fragte der Kommandant. „Fünfzehnhundert" kam es zurück.

„Entlassen", befahl der Kommandant, und mit hoher Fahrt verschwanden wir. Was sollten wir mit fünfzehnhundert Menschen anfangen, sie hätten uns aufgefressen. Aber für viele Monate war „Atlante" der letzte gutbesetzte Passagierdampfer. Diese Wirkung hatte unser plötzliches Auftauchen in der viel befahrenen Gegend.

Wir gingen auf langsame Fahrt, um Kohlen zu

sparen, Kurs Ost auf die Küste zu. Je näher wir der Küste kamen, um so höher wurde die Dünung. Die Offiziere befanden sich zum großen Teile auf der Brücke und guckten nach Osten, nach Land hin. Aber es war noch nichts zu sehen von der hier flachen afrikanischen Küste. Da tauchte zu unserer Überraschung an Steuerbord ein Dampfer über dem Horizont auf. Wieder bringt der Ruf „Prisenboote klar“ Leben und Bewegung ins Schiff. Jetzt ging die Flagge drüben hoch, famos, wieder ein Engländer, Frachtdampfer, beladen mit Kopra und anderen afrikanischen Nüssen, den konnten wir zum Abschluß des erfolgreichen Sonntags noch schnell versenken.

Es war gefährlich, bei dem Dampfer längsseit zu gehen. Er schlingerte in der hohen Dünung wie eine Luftschaukel. Mit einigen Hautabschürfungen kam ich schließlich an Deck. Pfui Deibel, war das ein dreckiger Kasten, dazu der Kapitän betrunken. Unter der Besatzung von dreiunddreißig Mann waren achtzehn Schwarze, zwölf Engländer und drei Deutsche. Die Freude der letzten drei war unbeschreiblich; der eine kam sofort mit seinem Militärpaß angestürzt und bat, auf dem Hilfskreuzer eingestellt zu werden. Die anderen beiden, darunter ein alter Buckeliger, meldeten sich als Kriegsfreiwillige. Alle drei klagten über die schlechte Behandlung, die sie

als Deutsche seit Kriegsausbruch an Bord der „Nyanga“ hätten erdulden müssen. Ich befahl dem Kapitän, beschleunigt zu packen, die Boote klar zu machen. Die Sprengpatronen hatte F., nachdem er stolz die englische Flagge niedergeholt hatte, mit bewunderswerter Schnelligkeit angebracht. Ein Teil der Neger bemühte sich vergeblich, die beiden an Deck stehenden Boote über Wasser zu bringen. Eine leichte Sache war es bei der greulichen Schaukelei wahrhaftig nicht, aber die Kerls hatten auch keine Ahnung, wie sie das machen sollten. Ein paar Handfeste von meinen Bootsgästen griffen mit zu, packten die Taljen und packten auch mal ordentlich in die schwarzen Wollköpfe, wenn die Neger so gar nichts tun wollten. Ich hatte inzwischen vom „Kaiser“ ein zweites Boot erbeten, da wir sonst überhaupt nicht fertig geworden wären, denn es wurde schon dunkel. Die übrigen farbigen Engländer hatten inzwischen das andere Boot an der Bordwand zerschellen lassen, und als sie sahen, daß die Schiffsoffiziere ihre flüchtig aufgeräumten Kammern verließen, stürzte sich die schwarze Bande in die Kammern, um zu plündern. Das gab einen Zustand, verfluchte Schwefelbande. Meine Leute packten die Kerle, rissen sie aus den Kammern und kopfüber ins Boot, das schon halb voll Wasser längsseit auf der See tanzte und hin und wieder mit Krachen

gegen die Bordwand flog. Ich drohte mit meiner Pistole, und bald hatten wir die ganze schwarze Bande im Boot oder wenigstens außerhalb im Wasser, am Boot sich festhaltend. Es spielten sich dabei tolle Szenen ab. Ich hatte eine Wut im Leibe über alle auf diesem elenden Kasten und mußte doch wieder lachen, wenn so ein armer Kerl als einziges seinen Papagei im Käfig mit ins Boot nehmen wollte, bei der Schlingerei am Boot vorbei springt und mit seinem schönen Papagei in den Atlantik huppte. Den Kerl packte man noch, aber der Papagei krähte bereits auf der nächsten ablaufenden See. Endlich alles im Boot, Gott sei Dank. Auch die Hühner und Gänse, die meine Leute mit viel Geschrei eingefangen hatten. Ich stellte mich auf einen erhöhten Punkt auf Deck und rief laut über das Schiff „Sprengpatronen anschlagen, Achtung — Null.“ Dann ging's schnell ins Prisenboot zurück, abgesetzt, und bald ging es hinter uns: bum — bum! Das Schiff lief voll und verschwand in den Fluten. Die drei Deutschen von der „Nyanga“ wurden bei uns eingestellt. Der alte Bucklige machte sich in der Kombüse nützlich mit Kartoffelschälen, und jedesmal, wenn ich ihn an Deck bei seiner Arbeit antraf, warf er mir einen dankbaren Blick zu. So ging der schöne August-Sonntag zu Ende, es war wirklich ein frisch-fröhlicher Kapertag gewesen. Wenn wir nur erst wie-

der genug Kohlen hätten, um weiter Englands Handel schaden zu können, das waren unsere Gedanken beim Weiterfahren. Da wir bei Nacht die leuchtfeuerlose Küste nicht ansteuern konnten, ankerten wir abends in einem Abstand von zwanzig Seemeilen von der Küste.

III

Westafrikanische Küste — In großer Verlegenheit — „Highflyer" kommt — „Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht" — Das Gefecht — Munition verschossen — Das Schiff gesprengt — Durch die Brandung — Marsch durch Wüstensand — Im spanischen Fort Rio de Oro — Nach Las Palmas

Früh am nächsten Morgen setzten wir die Fahrt fort, und bald erschien vor uns ein dünner gelber Streifen: Die Afrikanische Küste! Ich kannte die Afrikanische Ostküste von Kapstadt bis Port Said und auch die Marokkoküste, aber so etwas von wüster Öde und Eintönigkeit hatte ich noch nicht gesehen. Es war wie eine Fortsetzung der Wüste Sahara. Nur gelbe niedrige Sanddünen ohne jeglichen Strauch oder Halm waren zu sehen, kein Haus, kein Baum, nichts, gar nichts. Das einzige, was sich von diesem toten Lande abhob, war unser gekaperter Kohlendampfer, der ungefähr 2500 Meter von der Küste ab geankert hatte, und ein kleiner spanischer Fischdampfer, der hier zehn bis vierzehn Tage fischte, und dann seinen Fang nach den Kanarischen Inseln brachte. Uns schauderte bei dem Anblick dieses Sand-

grabes, und das war eine Kolonie, die [illegible]nds Handel niern gehörte und den Namen Rio de Oro [illegible] beim Das laut vernehmbare Funken eines engliſchen K[illegible]rloſe zers veranlaßte uns, ſchleunigſt nach unſerem vorgeſehenen neutralen Ankerplatz hin zu dampfen. Denn wir hätten, da nur geringe Mengen Kohlen an Bord, nicht mehr weit fahren können. Es war wieder unſer alter Bekannter „Carnarvon", ein großer engliſcher Kreuzer, den wir ſprechen hörten. Der engliſche Konſul in Las Palmas telegraphierte ihm: „Kaiſer Wilhelm der Große is cruising in your water", (Kaiſer Wilhelm der Große kreuzt in Ihrem Gebiet). Alſo jetzt endlich wußten die Engländer, daß ein deutſcher Hilfskreuzer in der Gegend gewirkt hatte. Vermutlich hatte der Dampfer „Atlante" unſere Anweſenheit gemeldet. Aber der Kurs nach Süden hatte unſere Abſicht erreicht, die Engländer auf falſche Fährte zu führen. Die engliſchen Kreuzer ſuchten die Kapverdiſchen Inſeln und die Afrikaniſche Küſte, Richtung Kamerun, nach uns ab.

Gegen Mittag ankerten wir bei dem Kohlendampfer, der ſofort an unſerer Steuerbordſeite feſtmachte: Das große Kohlenfeſt begann. Eine friſche NO.-Briſe fühlte angenehm bei der heißen Sonne, aber ſcheußlich war der furchtbare Kohlenſtaub, der durch alle Türen und Fenſter ins Schiffsinnere drang.

.e verdreckt sah das schöne Schiff schon nach wenigen Stunden aus! Der kleine Kohlendampfer war bald leer.

Die Mannschaften machten in den nächsten Tagen sich und das Schiff wieder sauber. Das war keine leichte Arbeit, aber am Sonntag darauf sah der „Kaiser" schon wieder ganz schmuck aus. Wenn wir nur genug Kohlen hätten, das war unser täglicher Seufzer. Sehr betrübend war für uns, daß wir gar keine Nachrichten mehr auffangen konnten, da in jeder Nacht heftige Gewitter über dem nahen Lande tobten und die Funkenapparate daher ausgeschaltet werden mußten. Wie groß aber war unsere Freude, als Montag früh acht Uhr ein Kohlendampfer erschien. „Antreten auf Kohlenstation" riefen die Wachhabenden in die unteren Decks, und bald wimmelte das Deck wieder von kohlenbeschmutzten Gestalten. Der Dampfer „Magdeburg" kam sofort an Backbordseite längsseit und meldete 1400 Tonnen Kohlen für uns an Bord.

Viel war das nicht, aber die Hauptsache war ja schließlich, d a ß er uns Kohlen brachte, und zu unserer besonderen Freude Nachrichten vom heimatlichen Kriegsschauplatz. Ich ließ die Leute um mich herum schließen und las ihnen vor, daß im Westen unsere Truppen Belgien hinter sich hätten, nach Frankreich einrückten und andere günstige Nachrichten

mehr. Und ein Jubel brach los unter allen über die guten Nachrichten von daheim, daß mit doppeltem Eifer die Körbe vollgeschaufelt wurden und mit flottem Schwunge unentwegt an Bord flogen. Jetzt konnte „Poldhu“ weiter schwatzen, was er wollte, hier an Bord würde kein Mensch dran glauben. Die gehobene Stimmung schaffte mächtig beim Kohlen. Das Rasseln der Winschen, das Poltern der ausgeschütteten Kohlen durch die Decks war uns Musik. Da gab's keine Müdigkeit, trotz sengender Sonne, überall guckte man in strahlende Augen, die aus kohlengeschwärzten Gesichtern leuchteten. Fröhlicher, aufmunternder Zuruf ging von Mann zu Mann, es war herrlich, so viel freudig schaffende Männer zu sehen. So ging es flott vorwärts den ganzen Tag.

Früh um fünf Uhr begann von neuem die Kohlenübernahme. Es ging gut vonstatten. Immer noch neue Übernahmestellen fand ich mit meinem Rollenoffizier, so daß wir wohl hoffen durften, in der nächsten Nacht genügend ausgerüstet wieder in See gehen zu können. Aber es kam so ganz anders. Kurz nach zwölf Uhr mittags, gerade war die Mannschaft zur Mittagspause weggetreten, erschien im Norden ein Rauchwölkchen, das uns Offizieren, die wir gewöhnlich im Kohlenanzug an Deck unsere Mahlzeiten einnahmen, recht verdächtig vorkam. Der vordere Mast wurde

sichtbar, die Schornsteine, das konnte nur ein Kriegsschiff sein. Vielleicht ein spanisches, das die Kolonie besuchen wollte, oder sollte es gar ein deutsches sein? Doch — jetzt zeigte das Schiff die halbe Silhouette: „Donnerwetter“, sagte jemand, „es ist ein Engländer.“ Und wie zur Bestätigung blitzte jetzt drüben — das Schiff war ungefähr noch 10 000 Meter ab — ein Scheinwerfer auf. Er wollte sich also mit uns unterhalten. Der Signalmaat springt an unseren Scheinwerfer und macht: „Verstanden“. Nun folgte folgender Signalverkehr:

Englischer Kreuzer „Highflyer“: „Highflyer“, surrender. (Ergeben Sie sich).

K. W. d. G: Keine Antwort.

Highflyer: I call you to surrender. (Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben).

K. W. d. G.: Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht. Ich ersuche Sie, die spanische Neutralität zu achten.

Highflyer: You coal the second time in this port. I call you to surrender, if not, I will fire on you at once. (Sie kohlen zum zweiten Male in diesem Hafen, ich fordere Sie auf, sich zu ergeben, wenn nicht, werde ich das Feuer sofort auf Sie eröffnen).

K. W. d. G.: Ich kohle hier zum ersten Male, im übrigen ist das eine spanische Angelegenheit.

Highflyer: Surrender at once. (Ergeben Sie sich sofort).

K. W. d. G.: Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.

Inzwischen war es ein Uhr geworden, und ich hatte die Mannschaften wieder auf Kohlenstation gehen lassen, damit sie den Ernst der Lage nicht gleich erkennen sollten. Dem Kommandanten und mir wurde es beim Signalisieren des englischen Kreuzers klar, daß er ohne Rücksicht auf die spanische Neutralität den Kampf gegen uns eröffnen würde. Der Kommandant befahl mir daher schon während des Signalverkehrs, daß ich im Falle eines Gefechts das Maschinenpersonal, das nicht an den Geschützen beschäftigte Deckpersonal und die hundertsechsundzwanzig englischen Gefangenen auf die längsseit liegenden Kohlendampfer schicken sollte. Zum Kampf mußte es kommen, da wir der Kohlenersparnis halber nur Dampf auf hatten für vierzehn Seemeilen. Ein Durchbrechen war mit so geringer Fahrt nicht möglich. Darum wollte der Kommandant möglichst viel Menschenleben, die doch beim Artilleriegefecht vor Anker nicht helfen konnten, schonen. Als das letzte Signal der „Highflyer": „Ergeben Sie sich

sofort“ kam, da wußte jeder, daß ein Gefecht bevorstand, denn eine Übergabe gibt es nicht für ein deutsches Kriegsschiff, mag es noch so schwach sein, und der Gegner noch so stark. Dann gibt es nur eins: Kampf bis zum ruhmvollen Untergang!

Ich stürzte von der Brücke, um das Maschinenpersonal an Bord des Kohlendampfers zu schicken. Eile war nötig, jeden Augenblick konnte der erste Schuß drüben fallen. Die Geschützbedienungen eilten an die Geschütze, bei denen stets genügend Bereitschaftsmunition lag, die Spre‿ggruppe ging auf Station, das Maschinenpersonal stieg unter Aufsicht ihrer Ingenieure auf die Dampfer. Ich lief in die Gefangenenräume und rief hinein: „Gehen Sie sofort an Bord des Kohlendampfers an Backbord, ein englischer Kreuzer eröffnet das Feuer!“ Hei, wie die Kerle laufen konnten, schwarze wie weiße Engländer! Ohne Mütze, mit fliegenden Rockschößen, kletterten sie von Bord. Nur der brave Fischdampferkapitän, dessen Schiff unser erstes Opfer war, drückte mir die Hand und dankte für gute Behandlung; er wußte, wir gingen schweren Stunden, vielleicht der letzten Stunde entgegen. „Kapp die Leinen“, kam der Befehl, und „Racks“ brachen die Leinen, die Kohlendampfer lösten sich vom Schiff. „Drei Hurras“ uns Zurückbleibenden, dann hatte ich keine Zeit mehr, sie zu beobachten.

Das alles war das Werk weniger Minuten. Es läßt sich nicht so schnell erzählen.

Kaum war unsere letzte Antwort drüben verstanden, blitzte das Mündungsfeuer der ganzen Breitseite am „Highflyer“ auf: Sechs 15-Zentimeter-Granaten heulten durch die Luft. Von unserem stolzen Schiff bellten drei kleinere Granaten als gleichzeitige Antwort hinüber zum Engländer, der sich zunächst sehr vorsichtig 8800 Meter von uns ab hielt. Zur gleichen Zeit gingen, stolz im Winde flatternd, die Gefechtsflaggen im Groß- und Vortopp hoch.

Wo würde der erste Einschlag des „Highflyer“ sein? Gespannt guckten wir aus. Die erste englische Salve lag von uns 500 Meter zu kurz um den Dampfer „Magdeburg“ herum, der noch beim Ankerlichten war. Eine Granate traf vorn in die erste Ladeluke hinein. Eine hohe Rauchwolke stieg auf.

Der Dampfer lichtete Anker und dampfte schleunigst davon. „Highflyer“ schoß sich nun allmählich ran und erreichte auch uns überdeckende Salven. Aber die Streuung der einzelnen Geschütze war so groß, daß oft bei Salven von sechs Schuß drei Granaten kurz vor dem Schiff, drei Granaten zu weit lagen und wir unversehrt mitten drin. Aber hie und da rasselte doch eine 15-Zentimeter-Granate durchs Schiff, und gespannt paßte ich mit einer kleinen

Gruppe Matrosen auf, ob an der Einschlagstelle ein Brand entstand. Das war es ja, was wir am meisten bei unserem Schiff befürchteten, auf dem es doch soviele Holzdecks, Holzbekleidung usw. gab, wie auf einem modernen Schlachtschiffgeschwader zusammengenommen nicht. Aus diesem Grunde hatte der Kommandant den größten Teil der Besatzung auf die Kohlendampfer übersteigen lassen. Der Rest bediente den ganzen Gefechtsapparat auf dem großen Schiff: Die Schiffs- und Artillerieleitung, die Schnellladegeschütze, die Revolverkanonen, die Munitionsförderung, die Sprengvorbereitungen, den Signalbetrieb, das Feuerlöschwesen. Jeder mußte sein Äußerstes hergeben, damit das Gefecht bis zum Schluß zur Ehre der deutschen Kriegsflagge durchgeführt wurde.

Die Brandwirkung der Granaten war zu unserem Glück nur gering. Nirgends entstand ein Brand. Nur einmal schien es so: Eine 15-Zentimeter-Granate schlug in unmittelbarer Nähe von mir durch Holzdeck, krepierte ein Deck unter mir, ohne mich zu verletzen. Nur dicker Qualm hüllte mich ein. Ein kleiner Brand im Holzdeck war ausgebrochen, der aber von dem Wasser, das aus den durch die Granate zerstörten Feuerlöschwasserrohren hervorstrudelte, schnell gelöscht war. Wir brauchten nur zuzusehen. Die ge-

ringe Brandwirkung der englischen Granaten wirkte beruhigend. Wenn uns also so ein Zuckerhut nicht gerade direkt auf den Kopf fällt, sagten wir uns, kann nichts passieren.

Der Artillerieoffizier sah zu seinem großen Schmerz gleich mit Beginn des Gefechts, daß er mit seinen Kanonen „Highflyer" nicht erreichen konnte. Der Engländer war über 8000 Meter ab, und der Aufsatz der Kanone ging nur bis 8000 Meter. Aber der Artillerieoffizier wußte sich zu helfen, er ließ die ungemarkte Aufsatzstange ein bis zwei Zentimeter weiter hinausziehen und feuern. Und siehe da, zur allgemeinen Freude wurden Weitschüsse erreicht, aber lange hielt die eine Kanone die große Erhöhung nicht aus. Bei einem Schuß flog das Rohr Purzelbaum schlagend an Deck, ohne Leute zu verletzen. Zur Genugtuung des Artillerieoffiziers kam der „Highflyer" jetzt bis auf 7500 Meter heran, und es gelang dem Artillerieoffizier, in wenigen Salven dem „Highflyer" fünf Treffer beizubringen. Eine hohe weiße Dampfwolke schoß aus dem feindlichen Schiff heraus, das sofort die andere Seite ins Feuer legte. Wäre es nur noch näher gekommen, unsere Sprenggranaten hätten ihm noch manchen Verlust gebracht, aber der Engländer scheute unsere Munition, er hielt sich wohlweislich immer auf der äußersten Schußweite unserer Ge-

schütze. So ging das Gefecht schon 1½ Stunden, die uns wie wenige Minuten erschienen, ohne daß unser Schiff ernstlich beschädigt war. Aber die Munition war verschossen. Der Komandant gab nun den Befehl zum Sprengen, ich machte Rettungsboote klar und ließ die Verwundeten ins Boot hinuntergeben. Geschützteile und Gewehre wurden über Bord geworfen, damit auch nichts dem Feinde in die Hände fiele. Dann erfolgte die Sprengung, und dumpf donnerten die Explosionen durch unser schönes Schiff, das seiner Heimat im Krieg und Frieden so treue Dienste geleistet. Der Torpedo-Oberbootsmannsmaat, unser Sprengvormann, kam ganz geknickt aus den unteren Räumen des Schiffs heraus, wo er soeben die Patronen angeschlagen hatte, und kletterte traurig von Bord. Der „Kaiser" tauchte langsam tiefer, lief voll, fiel nach Backbord über, das Wasser rauschte in die vier Riesenschornsteine, die Kriegsflaggen im Top der Masten tauchten unter: „Kaiser Wilhelm der Große" unser schöner Hilfskreuzer war nicht mehr! Der letzte von Bord war unser Kommandant. Aus den drei Booten, in denen wir uns gerettet, klangen drei Hurras unserem Schiff nach, und „Deutschland, Deutschland über alles" hallte es über das Wasser, als wir uns auf die Küste zu in Bewegung setzten. Der englische Kreuzer hatte jetzt

auch Boote bemannt und folgte uns. **Die englischen** Boote kamen langsam näher, waren auch viel leichter als unsere schweren eisernen Boote; dazu kam, daß unsere Boote gedrängt voll saßen. In meinem Boot saß am Schlagriemen ein alter Quartermeister mit wallendem Bart, nahe an die 60 Jahre alt. Er gab den Schlag für die anderen Leute im Boot an. Als die Engländer immer näher kamen und damit die Gefahr der Gefangenschaft größer wurde, feuerte ich die Leute an und rief: „Pullt aus, Kerls, noch ein paar hundert Meter, dann sind wir an Land, lieber in der Wüste umkommen, als von den Engländern gefangen werden!“ Und da legte sich der Quartermeister ins Zeug, und rauschend flog das Boot der Brandung zu. Noch ein paar lange Minuten voller Spannung, noch ein paar kräftige Schläge, dann waren wir durch die Brandung, das Boot schlug quer, einige Seen schlugen hinein, aber gefährlich konnte es nicht mehr werden. Schnell waren die Leute raus aus dem Boot und zogen es vollends auf das trockene Land. Unsere beiden Schwerverwundeten verbanden wir, so gut es ging und machten für sie aus dem Bootssegel und Riemen Tragbahren. Frischwasser wurde mitgenommen in Eimern, alle Taschen voll Bootsproviant (Hartbrot, Cornedbeef und Pflaumen) gesteckt, und dann setzte sich diese kohlenbeschmutzte Schar deutscher Offiziere und

Mannschaften in Bewegung, um in mühsamem Marsch durch tiefen Wüstensand das spanische Fort zu erreichen, das ungefähr zwölf Kilometer entfernt sein mußte.

Zu sehen war vorläufig nichts, wie gelber endloser Sand, den die niedergehende Sonne hell beleuchtete. Die englischen Boote landeten ungefähr eine Viertelstunde später. Wir konnten von der nächsten Düne sehen, daß sie auf ein Signal von Bord aus wieder absetzten und zu ihrem Schiff zurückfuhren. Wir schleppten uns weiter durch den tiefen Sand, jeder seinen Gedanken nachhängend. Rosig waren die gerade nicht: Kaum vier Wochen Krieg und schon erledigt! Was nun? Die Heimat war fern. Nur Internierung oder Gefangenschaft konnte uns vorläufig blühen. Bis zum Ende des Krieges! Der Gedanke war fürchterlich. Doch, was half alles Klagen und Grübeln. Zunächst Geduld und sich in das Unvermeidliche fügen. Wir hatten getan, was wir konnten, wir hatten gekämpft bis zur letzten Granate, wir waren untergegangen, aber in Ehren! Nur nicht weich werden, nicht verzagen, den Kopf hoch und weiter frisch in die Welt geschaut, weiter neuen Taten entgegen!

Das nahm ja gar kein Ende, diese Wüstenei, dieses elende gelbe Sandmeer! Tief sanken die Füße in den

losen Sand, mühsam stapften wir weiter. Die Gedanken flogen zur Heimat, zu den Angehörigen, die ahnungslos dort fern im Norden saßen, die morgen, spätestens übermorgen das Telegramm lesen würden „Hilfskreuzer Kaiser Wilhelm der Große untergegangen.“ Nichts weiter! Lebt der Junge? Oder war er hinabgesunken mit seinem Schiff in das Grab an der afrikanischen Küste? So schwirrten die Gedanken durch den Kopf und blieben schließlich am Lande haften, am schwarzen Erdteil Afrika. Noch gar nicht lange Zeit war es her, als ich nach zweieinhalbjährigem Aufenthalt aus Ostafrika heimkehrte. Wie wunderbar schön war es doch da drüben! Wie herrlich die hohen sattgrünen Urwälder im Usambaragebirge, wie herzerfreuend die weiten parkartigen Baumsteppen, die ich so oft mit der Büchse jagend durchstreifte nach dem Gnu, dem Buschbock, den schnellen Antilopen und auch nach prächtigem Großwild. Die schöne Zeit stieg wieder vor mir auf vom idyllisch schönen Zeltlager am Ngerengere und an den Wasserfällen des Pangani, von heißen Tagen und unvergeßlichen Abenden unter tropischem, strahlendem Sternenhimmel, zirpenden Zikaden und einem Wohligsein, einem Glücksgefühl ohne Ende. Auch der das Lagerfeuer umschleichende grollende Löwe konnte unser sonniges Wohlbehagen nicht stören. War das alles schön!

Ich dachte an die palmengeschmückten Ufer dort drüben an der deutsch-afrikanischen Küste, an den Hafen des Friedens, an Daressalam, und konnte es nicht fassen, daß dies öde tote Land ein Teil desselben Afrikas sei. So trotteten wir weiter, verstummt, überwältigt von den Erlebnissen der letzten Wochen und Stunden, als plötzlich einige hundert Meter vor uns ein paar schwarze Kerle auftauchten und wieder verschwanden. Was war das? Wir hielten, um aufschließen zu lassen. Uns war bekannt, daß die Gegend sehr kriegerische, raublustige Berberstämme bewohnten, die einzelne Europäer schon des öfteren angegriffen hatten. Geschlossen gingen wir weiter, an der Spitze die wenigen Pistolenbesitzer. Auch ich hatte mit Beginn des Gefechts mir meine Browningpistole ins Tropenjackett eingesteckt. Jetzt tauchten die Schwarzen wieder auf, es waren vier oder fünf, aber wer wußte, was noch hinter den nächsten Dünen lag? Sie schwenkten die Arme und wollten scheinbar unterhandeln. Und so war es; es waren Abgesandte vom spanischen Fortkommandanten, die uns den Weg zum Fort führen sollten. Es war inzwischen dunkel geworden, nur eine kleine Mondsichel beleuchtete schwach den hellen Sand, als wir uns einem Berberzeltlager näherten, das in geringer Entfernung das kleine Fort kreisartig umschloß. Neugierig folgten uns die schwarzen Weiber

und Kinder. Wer weiß, wofür sie uns hielten; vielleicht für Stammesangehörige, sahen wir doch alle wie sie selbst kohlenschwarz aus. Kaum hatten wir das Lager passiert, als hoch von der Fortzinne der Posten anrief. Der ganze Zug mußte stehenbleiben, die Antwort erfolgte von unseren schwarzen Führern im Chor: „España", und dann ging's durch die Gasse des zwanzig Meter breiten Drahtverhaus in den Forthof. Hier stand der spanische Fortkommandant, ein freundlich dreinblickender Major, und nahm uns die letzten Waffen ab. Wir stellten uns mit diesem Augenblick in spanischen Schutz, wir waren nun Internierte. Die Verwundeten wurden sofort in Pflege genommen, die Mannschaften erhielten Tee und eine Reisspeise, dann jeder eine wollene Decke. Da Räume nicht genügend vorhanden waren, schliefen unsere Leute in den Gängen auf den Fliesen. Schön war das nicht, aber die Nervenabspannung nach den letzten aufregenden Tagen war so groß, daß bald alle eingeschlummert waren.

Der Fortkommandant mit seinen Offizieren, der Kaplan eingeschlossen, taten in rührendster Weise ihr möglichstes, um uns unsere trübe Lage zu erleichtern. Sie gaben uns Waschgelegenheit, holten ihre Hemden und Strümpfe und stellten sie uns zur Verfügung. Ja, der Fortkommandant ließ es sich nicht nehmen, un-

serem Kommandanten persönlich die Waschschüssel zu bringen. Und dann die Überraschung, als wir uns gewaschen zur Ruhe verabschieden wollten: Man führte uns in die kleine Messe (Eßzimmer), in der für Offiziere und Vizesteuerleute ein großes Essen angerichtet war. Fünf Teller standen übereinander vor jedem. Na, das konnte ja gut werden. Der Fortkommandant nahm nicht mit Platz, sondern versorgte uns der Reihe nach mit Rotwein und forderte zu einem dreifachen Hurra auf unseren Kaiser auf. Donnernd hallte es durch das kleine afrikanische Fort zur mitternächtlichen Stunde. Das nächste Glas wurde auf das Wohl des Königs Alfons geleert, dessen Offiziere uns mit so großer Gastfreundschaft aufgenommen hatten. Trotz der Eigenart der spanischen Küche schmeckte es uns prachtvoll. Aber als die Tafel aufgehoben wurde, waren wir alle froh, endlich zur Ruhe zu kommen. In einem mittelgroßen Zimmer war für uns das Lager bereitet. Unser Kommandant bekam ein Bett; wir anderen erhielten Strohlager, darüber einen Teppich und eine Wolldecke. Ich konnte zunächst nicht einschlafen, zu viel Gedanken kamen und gingen. Wie eigenartig, es war ja auch das zweite Mal, daß ich schiffbrüchig an spanischer Küste landete und herzlich aufgenommen wurde. Das erste Mal war es im Jahre 1900, als unser Schulschiff „Gneisenau" vor

Malaga strandete und unterging. Damals war ich Seekadett und wurde im Hause des Oberbürgermeisters von Malaga wie ein eigenes Kind aufgenommen. Spanien und spanische Gastfreundschaft sind eng verknüpft mit großen Ereignissen in meinem Seemannsleben. Beruhigt schlief ich ein; ich wußte, bei den Spaniern würde es uns stets gut gehen, auch als Internierte!

Am nächsten Morgen, nachdem wir uns abwechselnd alle in der einzig vorhandenen Waschschüssel gesäubert hatten, kam uns zum ersten Male zum Bewußtsein, daß wir Gefangene waren, daß wir nicht mehr tun und lassen konnten, was uns beliebte. Wir durften nämlich den kleinen Forthof nicht verlassen. Wie im Gefängnishof wanderten wir im Sonnenbrand auf und ab und überlegten, was denn nun aus uns würde. Der Gedanke, in diesem Fort bis zum Ende des Krieges zu bleiben, hatte etwas Fürchterliches. Es wäre ja zum Verrücktwerden!

Welch ein Stumpfsinn, immer vierzig Schritt im Forthof auf und ab. Schließlich wurde man neugierig und guckte in alle Räumlichkeiten, die ihre Fenster nach dem Hof hatten. Aber es war wirklich nichts Aufregendes in diesem kleinen öden Fort. Da kam zur rechten Zeit der freundliche Pater und lud uns in sein Zimmer zu einem Cocktail ein. Das war allen herz-

lich willkommen nach dem Hin und Her im staubigen Forthof. Der „Hahnenschwanz“ war wirklich lecker. Vergnügt setzten wir uns an die Mittagstafel, vergaßen die traurige Lage und aßen mit Riesenappetit. Zum Nachtisch sanken wir alle auf unser Teppichlager und träumten von der baldigen Abfahrt aus diesem Wüstenfort. Denn unser Kommandant hatte den Fortkommandanten gebeten, uns möglichst bald nach dem nächsten spanischen Hafen Las Palmas schaffen zu lassen. Der Zufall wollte, daß am gleichen Tage nachmittags der kleine spanische Postdampfer einlief, der zweimal im Monat die Post und Frischwasser brachte. Dieser kleine Dampfer sollte uns am nächsten Morgen fortbringen. Darüber herrschte unter uns große Freude. Man sah dann wieder etwas anderes, hörte mehr vom Kriege, befand sich wieder an der Weltverkehrsstraße.

In der kleinen Fortfaktorei kauften die Offiziere sich Wäsche und Tropenanzüge und sahen wieder ganz manierlich aus. In Begleitung des Paters durften wir für kurze Zeit das Fort verlassen, um die am Strande gelegene Fischdörre anzusehen. Es war aber ein so unmenschlicher Gestank in dem Gebäude, daß wir gar nicht das Ende seines uns sowieso unverständlichen Vortrages abwarten konnten.

Die Frühe des nächsten Morgens brachte den Ab-

schied vom Fort. War das eine Freude unter uns allen, als wir das Tor des kleinen Kastells verließen, um zum Strande zu marschieren. Strahlende Augen überall, die trübe Lage war vergessen, es ging ja nun erst mal fort aus diesem öden Fort. Jetzt konnte es nur besser werden. Die schwarze Bevölkerung begleitete uns voll Neugierde zum Platz, wo die Einbootung stattfand. Die alten Berberscheiks benutzten die Gelegenheit, um dem Fortkommandanten immer wieder ihrer Ehrerbietung für ihn Ausdruck zu geben. Es war ein ungemein lebendiges Treiben. Lange Zeit dauerte es, ehe wir in kleinen Segelbooten zu dem Dampfer hinüber geschafft waren. Auch die Verwundeten durften mit, da ihr Zustand sich gebessert hatte. Der Fortkommandant ließ es sich nicht nehmen, uns persönlich auf der Seefahrt nach Las Palmas zu begleiten, damit ein etwa begegnender englischer Kreuzer uns nicht vom Dampfer herunter holen konnte. Ein rührender Mann, und wie hat er gelitten auf See; wir sahen ihn erst beim Einlaufen in Las Palmas wieder. Es war aber auch eine ganz tolle Schlingerei. Beim Passieren des Kampfplatzes grüßten wir das Wrack des Hilfskreuzers durch „Stillstehen". Dann stampften wir hinaus in die bewegte See und verloren Afrikas Küste bald außer Sicht.

Es war eine scheußliche Seefahrt. Da an Deck

kein Platz zum Spazierengehen war, mußte man den ganzen Tag im Stuhl oder auf der Koje liegen. Seitenfenster durften nicht geöffnet werden, da Wasser herein gekommen wäre. Die Luft war geschwängert mit Maschinenöl-, Küchen- und anderen Dünsten. Die Mahlzeiten fanden nur geringen Anklang. Am zweiten Nachmittag endlich wurde es stiller, die Sonne lockte an Deck. Mit großer Freude sahen wir die Insel Gran Kanaria immer höher aus dem Meer auftauchen.

Um Mitternacht am 30. August liefen wir im Hafen von Las Palmas ein. Es war eine herrliche sternenklare Nacht, als wir am Kai festmachten. Sofort kam der spanische Hafenkommandant an Bord und mit ihm der englische Konsul. Der letztere ging auf den Kommandanten zu und bedankte sich im Namen des Kapitän Day und der „Galicean"-Passagiere für die ritterliche Behandlung, die ihnen allen von unserer Seite zuteil geworden war. Eine kurze aber höfliche Verbeugung, und weg war der Konsul. Die besonders deutschfeindliche „Times" schrieb nach unserem Untergang: „Während wir den Untergang dieses Schiffes begrüßen, können wir doch eine kleine Sympathie für den Kommandanten des „Kaiser Wilhelm der Große" nicht unterdrücken, in bezug auf die ritterliche Art, mit welcher er die Passagiere der „Galicean"

behandelt zu haben scheint. Es ist ein Verhalten, wie man es von einem deutschen Seeoffizier erwartet." Der englische Marineminister Churchill riß allerdings damals sein Mundwerk wie gewöhnlich kolossal auf und schickte dem „Highflyer" für seine „Heldentat" folgendes Telegramm: „Bravo „Highflyer", du hast nicht nur Großbritannien einen Dienst geleistet, sondern dem friedlichen Handel der ganzen Welt. Die deutschen Offiziere und Besatzung scheinen ihre Pflicht erfüllt zu haben mit Menschlichkeit und Selbstbeherrschung; sie waren daher einer seemännischen Behandlung würdig." Aus den letzten Worten könnte mancher schließen, daß „Highflyer" uns sehr milde beschossen hätte. Dem muß ich entgegentreten. Der englische Kreuzer hat vier- bis fünfhundert Schuß 15-Zentimeter-Granaten gegen unser großes, hohes Schiff geschleudert und nur zehn Treffer erreicht, weil er eben nicht besser schießen konnte. Hätte er es gekonnt, wäre er bei uns längsseit gekommen und hätte uns gefangen genommen. Aber „Highflyer" konnte nur langsame Fahrt machen, da eine unserer Granaten ihm ein Hauptdampfrohr zerschossen hatte. Jetzt erfuhren wir, daß „Highflyer" Tote und Verwundete zugab, mit wenig Fahrt nach Gibraltar gedampft wäre, um mindestens vier Wochen in die dortige Werft zur Reparatur zu gehen. Wir

durften also sehr zufrieden sein mit dem, was unsere kleineren Geschütze angerichtet hatten.

Der spanische Hafenkommandant war sehr liebenswürdig. Wir hörten nun, mit welch großem Interesse die Spanier die Fahrten des „Schwarzen Korsaren“ — so hieß unser Schiff in den spanischen Zeitungen — verfolgt hatten, wie groß bei manchem die Freude war, wenn die Nachricht kam, daß wieder ein englischer Dampfer vernichtet sei. Über die „Galicean“-Angelegenheit stand ein Artikel in der dortigen größten Zeitung überschrieben: „Ein Stück Romantik in diesem fürchterlichen Kriege“. Wir hatten die Herzen der Spanier für uns, das kam uns jetzt zugute. Die spanische Regierung war sich noch nicht klar darüber, ob sie uns als „Naufragos“ (Schiffbrüchige) behandeln oder uns internieren sollte. Jedenfalls sollte uns der Hafenkommandant zunächst auf die auf der Reede liegenden deutschen Dampfer verteilen. Die Umschiffung sollte am nächsten Morgen stattfinden.

Früh am andern Morgen kamen die Schiffsboote des Dampfers „Elkab“ längsseit und brachten uns auf den Dampfer, der ungefähr 2500 Meter von der Landungsbrücke ab verankert lag. Wie glücklich und froh waren alle, als wir wieder ein deutsches Schiff betraten. Offiziere und Unteroffiziere erhielten Kam-

mern, die Mannschaften Matratzen auf den erhöhten Aufbaudecks, die durch Sonnensegel Schutz gegen Regen und Sonne, nach den Seiten durch Gardinen Schutz gegen Zug hatten. Glücklich wie Kinder waren wir, als Gelegenheit gegeben wurde, uns endlich von unserem Kohlenschmutz zu säubern und in der Badewanne zu plätschern. Als wir uns nachher an Deck wieder trafen, gewaschen, rasiert, im neuen weißen Zeug aus der Fortfaktorei, da erwachte neuer Tatendurst, da sprachen wir zum ersten Male davon, wie man wohl am besten dort fern im Norden im deutschen Heimatland mithelfen könnte, die vielen Feinde niederzuringen. Fluchtgedanken kamen und verließen uns seitdem nicht mehr.

Auf der Reede lagen zwischen den zwölf oder vierzehn deutschen Schiffen zwei gute Bekannte, unser erster Kohlendampfer und „Arukas", der glücklich mit einem Teil unserer Leute und den hundertsechsundzwanzig gefangenen Engländern nach Las Palmas durchgekommen war. Die Leute wurden auf die Kosmosdampfer „Menes" und „Illyria" verteilt, die Engländer entlassen, da sie sich alle schriftlich verpflichtet hatten, in diesem Kriege nicht mehr gegen Deutschland zu kämpfen. Es war sehr scherzhaft, als ich den gefangenen Engländern vorlas, was sie unterschreiben sollten und fragte, ob

sie das versprechen wollten, da brüllte ein ganzer Teil im Chor: „We promise all, we are married.“ (Wir versprechen alles, wir sind verheiratet.) Der englische Leutnant wollte sogar eine Abschrift haben, um sie bei seiner Rückkehr nach England dem „War-office“ vorzulegen. Diesen Wunsch habe ich dem heroischen Vertreter des englischen Offizierkorps nicht erfüllt.

Der Dampfer „Bethania“ mit ungefähr dreihundertfünfzig unserer Leute an Bord hatte versucht, nach Amerika durchzukommen, war aber von einem englischen Kreuzer aufgebracht und nach Kingston (Jamaika) eingeschleppt. Alle kamen in englische Kriegsgefangenschaft. Der Dampfer „Magdeburg“ ist glücklich nach Nordamerika durchgekommen.

So endete die so herrlich begonnene Kreuzfahrt auf unserem Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“. Das Schiff versandete an der afrikanischen Küste, der größte Teil der Besatzung in englischer Kriegsgefangenschaft auf einer westindischen Insel, hundertsechzig Köpfe interniert von der spanischen Regierung in Las Palmas. Unser schönes Schiff war vernichtet, wir alle vorläufig unschädlich gemacht. Aber England hatte doch den Geist kennen und fürchten gelernt, der auf deutschen Kriegsschiffen lebt, für den es nur ein Siegen oder ein ehrenvolles Untergehen gibt!

IV

Interniert — Dampfer „Elkab" — Harte Geduldsproben — Fluchtpläne — Neue Schwierigkeiten — Das Eiserne Kreuz — „Columbia" — Die Rettung naht — Der Italiener — 140 Stunden in Finsternis und Kohlenstaub — Entdeckt — Kampf mit Ratten — Gibraltar — Im Luftschacht — Genua — In Freiheit — Wieder daheim

Die erste Aufgabe auf dem Dampfer „Elkab" war, für die Leute täglich Beschäftigung zu finden, denn ohne solche verlottert der beste Soldat. Darum wurde richtiggehender Kriegsschiffbetrieb eingeführt. Das bewährte sich ausgezeichnet. Nach einigen Tagen war die Karre eingefahren. Jeder wußte, was er zu tun hatte, die Hauptsache: Jeder hatte was zu tun. So verging ein Tag nach dem anderen mit Reinschiff, Turnen, Freiübungen, Signalisieren, Morsen, Baden im Segel, Zeugwäsche, und jeder fand noch immer genug Zeit zum Lesen. Anfangs war es damit sehr schlecht bestellt, als dann aber irgend jemand von der Zivilbesatzung des Dampfers einen Packen deutscher Zei-

tungen erhielt, da erhob sich ein wütiges Lesen überall an Bord. Es gab sogar Zank und Streit um sechs Wochen alte Zeitungen aus der Heimat. Mit welcher Begierde haben wir die Zeilen verschlungen, wie groß war die Freude über die herrlichen Siege im August 1914. Begeistert und erschüttert zugleich lasen wir von der alle mit sich reißenden Begeisterung im ganzen Deutschland. Die große Not hatte alle geeint. Es schien daheim nur noch gute Menschen zu geben. All das Unkraut im deutschen Volke war scheinbar verschwunden. „Nur einer pflügt so tief, das ist der Krieg“, sagt Münchhausen. Wie herrlich mußte es zu Hause sein. Und jeder schwur still in seinem Herzen: „Du mußt fliehen, das Vaterland braucht dich!“ Besonders schöne Auszüge der Presse lasen die Offiziere den Leuten vor. An einer auf eine Holztafel gemalten Karte von Europa wurden mit Fähnchen die Bewegungen der deutschen und feindlichen Armeen angezeigt und erläutert. In der Freizeit wurde viel dem Domino und dem Kartenspiel gehuldigt, so daß die ersten Wochen bald vergingen.

Aber mit der Zeit vermißten doch alle den Landgang. Die spanische Behörde hatte angeordnet, daß wir durch den deutschen Konsul telephonisch anfragen sollten, ob gegen einen kurzen Landgang etwas einzuwenden wäre. Dazu aber hatten wir keine Lust,

besonders da wir an Land stets beobachtet wurden, am meisten durch den englischen Konsul. Das paßte uns nicht, darum blieben wir an Bord und ließen uns wilde Bärte wachsen.

Langsam aber sicher wuchs uns das Gesicht zu, und schon nach vier Wochen hätte wohl kein Mensch in uns den deutschen Seeoffizier erkannt, der doch im allgemeinen glattrasiert ist. So bereiteten wir langsam die beabsichtigte Flucht vor. Täglich wurden neue Pläne gemacht, bald als unbrauchbar wieder verworfen. Mußte doch alles bis ins Kleinste zum Gelingen vorbereitet sein. Denn einfach war die Sache auf keinen Fall. Wenn auch die Spanier uns nur selten kontrollierten, um so mehr paßte der englische Konsul auf. Der Mann besaß sogar die Unverfrorenheit, gelegentlich durch Boote unseren Dampfer beobachten zu lassen. Da den englischen Regierungsvertretern in aller Welt unbegrenzte Gelder zur Verfügung stehen, zur Bestechung der Presse und zu jeder anderen Bestechung, mußten wir darauf gefaßt sein, daß auch ein Teil der Hafenbootsleute von dem englischen Konsul beauftragt war, uns zu beobachten.

Was dieser Herr uns Deutschen nicht alles zutraute: Wir sollten eine Funkentelegraphiestation auf einem einsamen Punkt der Insel errichtet haben und so mit unseren Kriegsschiffen in Verbindung

stehen! Das war natürlich Unsinn. Doch hatten wir fast täglich Nachrichten vom Kriege, allerdings stark englisch gefärbte. Verglichen wir diese dann mit den Kriegsberichten, die wir vom deutschen Konsulat bekamen, so wußten wir immer recht gut Bescheid, wie es in der Heimat aussah.

Weiter wurden wir mit Nachrichten versorgt von den Kapitänen der in Las Palmas das Kriegsende abwartenden Handelsdampfer; die Herren kamen ab und zu und erzählten, was sie an Land gehört hatten. Ein paar Male erfreute uns sogar Besuch von deutschen Damen, Afrika-Frauen, -Bräuten und solchen, die es noch werden wollten. Sie alle waren auf der Ausreise nach Togo und Kamerun bei den Kanarischen Inseln von dem Kriegsausbruch überrascht worden und mußten nun auf ihrem Woermanndampfer weiter wohnen bleiben. Inzwischen werden diese bedauernswerten Wesen wohl nach Deutschland zurückgekehrt sein, denn Frauen ließen die englischen Kreuzer weiter fahren, aber jedes männliche deutsche Wesen zwischen fünfzehn und fünfundsechzig Jahren wurde von den Dampfern herunter geholt und in Gibraltar eingesperrt.

Diese Besuchsstunden waren die einzige Abwechslung in dem ewigen Einerlei des Tagesbetriebes. Allmählich wirkte die Langeweile lähmend auf Geist und

Körper. War das oft ein Stumpfsinn! Alles war durchgelesen, ausgeschwatzt hatten wir uns schon lange, so lagen wir oft stundenlang über die Reling gebeugt, schauten sehnsüchtig nach den hohen Bergen von Gran Kanaria oder schimpften auf die unverschämten englischen Kreuzer und Hilfskreuzer, von denen meist zwei immer in Sicht des Landes waren, und in jeder Woche mindestens einer seine Kohlenvorräte in Las Palmas ergänzte. Finstere Pläne brütete die warme Sonne in unseren Köpfen aus, wenn wir so einen englischen Kreuzer kaum tausend Meter von uns entfernt kohlen sahen.

Aber wir hatten auch unsere Freude, das war der fast ganz eingeschlafene Dampferverkehr. Während im Frieden jeden Tag ungefähr fünfundzwanzig Dampfer Las Palmas anliefen, kam in der ersten Zeit unserer Internierung überhaupt kein Dampfer und schließlich wieder an jedem Tage ein bis zwei Dampfer. Das waren die Nachwehen unseres Wirkens zwischen den Kanarischen und Kap Verdischen Inseln.

So vergingen fünf Wochen mit Essen, Trinken, Schlafen und Dominospielen, die Gedanken wurden immer kürzer, die Kopf- und Barthaare immer länger. Die Schnurrbarthaare hingen mir schon in den Mund hinein, entsetzlich, aber was tut man nicht

alles, wenn es zur Freiheit verhelfen soll. Die Fluchtpläne waren endlich nach unserer Ansicht einwandfrei, mußten einfach gelingen. Unterstützt wurde dieses Fluchtunternehmen von einem famosen alten Herrn, der unsere Fluchtabsichten vollauf verstand. Als Erster sollte der Artillerieoffizier die Flucht antreten. Es gelang am 3. Oktober. Mit blauer Brille und fusseligem Bart glich er einem alten Dorfschulmeister auf ein Haar. Wer würde wohl in diesem krummen Gestell einen deutschen Seeoffizier wittern? Niemand! Er begab sich im Wäscheboot von Bord und stieg auf den eine Stunde später nach Kadiz abfahrenden spanischen Dampfer. Strahlenden Auges verfolgten wir den Dampfer, bis er unter dem Horizont im NO. verschwand. Scheinbar hatten die englischen Kreuzer nicht aufgepaßt. A. kam glücklich nach Kadiz, wurde aber auf der Flucht von Barcelona nach Genua von einem französischen Kreuzer gefangen genommen und nach Toulon gebracht. Wir erfuhren es zwölf Tage nach seiner Ausreise durch einen Bekannten, der die Nachricht von der deutschen Gesandtschaft aus Madrid bekommen hatte. Dieses Pech bedrückte uns sehr und ließ uns für einen Tag den Kopf hängen. Eine Tasche voll Geld, alles für eine Flucht Notwendige, hatte A. zur Verfügung gestanden, und trotzdem saß er nun in französischer Gefangenschaft.

Das gab zu denken, neue Überlegungen mußten angestellt werden. Inzwischen waren der kleine Adjutant und der Stabsingenieur auch verschwunden.

Bei nächster Gelegenheit wollten der Kommandant und ich verschwinden. Wir konnten den Augenblick gar nicht mehr abwarten, zumal an jedem Tage wieder ein spanischer Offizier zur Kontrolle der internierten Besatzung kommen konnte. Zwei Tage, bevor die Stunde der Flucht für mich geschlagen, erhielten wir durch die Gesandtschaft in Madrid die hoch erfreuende Nachricht, daß S. M. der Kaiser einem Teil von uns das Eiserne Kreuz verliehen hatte. War das ein Jubel, wenn wir auch diese schöne Auszeichnung noch nicht in der Hand hatten, wußten wir jetzt doch, daß unser Oberster Kriegsherr unseren Gefechtsbericht mit Befriedigung gelesen hatte, daß er einverstanden war mit dem Verhalten des Hilfskreuzers „Kaiser Wilhelm der Große". Stärker denn je rief es in uns: „Auf zur Heimat! Zeig dich würdig des Eisernen Kreuzes. Erst in der Heimat darfst du es an deine Brust heften, also hole es dir selbst."

Am 10. Oktober spät abends stieß vom Dampfer „Elkab" ein kleines Ruderboot ab und verschwand in der Richtung auf den Innenhafen in der Dunkelheit. Achtern im Boot saßen der Kommandant und ich. Vor uns lagen unsere beiden kleinen Köfferchen. Wir

trafen überhaupt kein Boot unterwegs, legten längsseit von dem österreichischen Dampfer „Columbia" an und stiegen an Bord. Der Kapitän war ein freundlicher, liebenswürdiger Österreicher aus der Gegend, bei deren „Befreiung" die Italiener sich schon so manches Mal einen blutigen Kopf geholt haben. Unser alter Freund hatte ihn schon vorbereitet auf unser Kommen. Wir wollten auf „Columbia" bleiben, bis der nächste spanische Dampfer nach Kadiz abfuhr. Der Ankerplatz dieser Dampfer war in unmittelbarer Nähe von „Columbia", also schnell und unbemerkt zu erreichen. Das war der Hauptgrund bei unserem Umzug von „Elkab" auf „Columbia".

Außer uns waren noch drei deutsche Herren aus Habana an Bord, die glücklich bis hier durchgekommen waren und auch in den nächsten Tagen versuchen wollten, nach Spanien weiterzureisen. Da ein Landgang natürlich nicht möglich war, vertrieben wir uns die Zeit mit Skat, Domino und anderen schönen Spielen. Es gab aber auch sehr sehr viel Stunden furchtbarer Langeweile; die Zeit wollte gar nicht vergehen. Abends saß man an Deck, guckte in den schönen Sternenhimmel, suchte den „großen Bären" und die „Kassiopeia" und dachte an die Heimat, die kriegsumtobte. Wie mochte es da aussehen! Die Nachrichten vom westlichen wie östlichen Kriegsschauplatz,

die wir Mitte Oktober erhielten, hatten uns Sorge gemacht. Seit der Mobilmachung hatte ich noch keine einzige Nachricht von meinen Angehörigen. Dieser ganze Zustand brachte uns zeitweise trübe Gedanken. Nur gut, daß diese Gedanken uns nicht unterkriegten, dazu waren wir doch alle zu große Optimisten. Unser Vertrauen zur Heeres- und Flottenleitung konnte keine englische Lügennachricht mehr erschüttern. Wir hatten uns daran gewöhnt: Wir lebten schon zehn Wochen von „Poldhu"-Nachrichten!

Am 14. Oktober machten die drei deutschen Herren mit den dicken Zigarren — sie rauchten nur Upmann — einen ernsthaften Anlauf, auf einem spanischen Dampfer wegzukommen. Ich sehe sie noch vergnügt schmunzelnd davon gondeln. Wer beschreibt mein Erstaunen, als nach einer Stunde die ganze Gesellschaft wieder an Bord steigt mit tieftraurigen Gesichtern. Der Kapitän des spanischen Dampfers war deutschfeindlich, hatte die Herren als Deutsche erkannt — der eine wog nämlich über 2½ Zentner — und wieder von Bord geschickt. Abends saßen wir alle wieder vergnügt beim Skat. Prost! Auf das nächste Mal!

Wieder vergingen einige Tage in gleichmäßigem Stumpfsinn. Meine einzige Freude war, daß ich äußerlich sichtlich verlauste. Einer der Habanaer

Herren, der einen Kopf kleiner war als ich, besorgte mir einen alten Zivilanzug, aus dessen Hose von der Wade ab die Beine heraussahen; weiße Zeugschuhe, ein Halstuch, ein buntes Hemd und schließlich ein alter Filzhut ohne Band vervollständigten meinen Anzug. Mein Haupthaar war so üppig wie vor zwanzig Jahren, Backen- und Schnurrbart hatten mich so verändert, daß ich mich mei··m Spiegelbild vorstellte. Alles in allem: Ich war sehr zufrieden mit mir. Wenn es nur erst soweit wäre! Fahrschein für den spanischen Dampfer am 25. Oktober, dazu ein Häufchen Banknoten, alles war klar. Das Papiergeld ließ ich oft durch die Finger gleiten und dachte dabei: „Es ist doch herrlich, bestechen zu können wie ein Engländer." Ich konnte es den Engländern nachfühlen, daß das Bestechen Spaß macht, wenn man Erfolg hat. Und den hatten sie leider Gottes. Ich dachte besonders dabei an die Millionen, die die Engländer in Friedenszeiten schon zur Beeinflussung der Presse in der ganzen Welt verausgabt haben. Diese Millionen trugen jetzt vielfältige Frucht.

Als ich die Banknoten wieder in meiner Brusttasche verschwinden ließ, da betete ich ganz leise: „Lieber Gott, schenk allen deutschen Frauen recht viel großzügige Kriegsjungen!" Dann ging ich stillvergnügt an Deck und sah die Sonne rotglühend hinter dem Pik

von Teneriffa, wie schon so manchen Abend, ins Meer tauchen.

Die ganzen nächsten Tage überlegte ich, was zu machen sei. Weg von Las Palmas wollte ich auf jeden Fall. Dies Gefängnisleben hatte ich satt. Nur erst mal wieder freie Bewegung, das übrige würde sich schon finden. Ich war entschlossen, den mit zwei Tagen Verspätung abfahrenden spanischen Dampfer „Ciudad de Malaga", für den ich schon Fahrscheine hatte, zu benutzen. Aber es kam anders.

Eines Tages las ich zufällig in der spanischen Zeitung, daß der italienische Dampfer „Napoli", von Südamerika kommend, Las Palmas für einige Stunden anlaufen würde, um dann ohne Berührung eines spanischen Hafens durch die Straße von Gibraltar direkt nach Genua zu dampfen. Mir schoß es durch den Kopf: „Jetzt oder nie". In Spanien kommt kein Mensch weiter, also fahr mit diesem Dampfer direkt nach Genua — allerdings durch das Wespennest Gibraltar! Ach was, Bedenken, Glück muß man haben. Herrlich, Donnerwetter, in einer Woche bis nach Genua! Und dann noch zwei Tage bis Berlin. Preußisch-Berlin! Und dann wieder beim blonden Frauchen, bei den Eltern, Geschwistern, wieder ganz daheim, mithelfen können! . . . Mich packte es wie ein Rausch. Selbstverständlich, so und nicht anders

mußte ich es machen. Leichten Herzens schickte ich dem alten Freund den Fahrschein zurück — und bat um mehr Geld zum Bestechen. Am nächsten Tage kam der gute Freund und brachte mir noch einige Banknoten mehr. Er mahnte zur Eile, da scheinbar bereits bekannt wäre, daß einige deutsche Offiziere geflüchtet wären. An Bord des Dampfers „Elkab" war ein spanischer Offizier zur Kontrolle gekommen, hatte aber nur die Mannschaften und nicht die Offiziere gemustert. Befriedigt war er wieder an Land gefahren. Das konnte aber nicht mehr lange gut gehen, dann war der Krach da. Wenn nur erst der Dampfer „Napoli" käme! Mit einem der Schiffsoffiziere machte ich ab, daß er zu einem italienischen Kameraden hinüber fahren sollte, ihm 900 Fr. versprechen, wenn er mich dafür in einer Kammer wohl versteckt nach Genua bringen würde. Niemand von uns beiden zweifelte am Gelingen.

Endlich kam der große Tag und auch ein großer italienischer Dampfer — es war „Napoli". Kaum 200 Meter von „Columbia" entfernt, legte er sich zu Anker, nahm Kohlenprähme längsseit und begann mit der Kohlenübernahme. Ich sah mit brennenden Augen dem Boot nach, das den Schiffsoffizier drüben an Bord brachte. Mein Herz hüpfte vor Freude, die Sache war wirklich zu interessant. Mein Gepäck war

klar: Ein kleiner Koffer mit meinem neuen blauen Anzug, etwas Wäsche, viele englische und französische Zeitungen mit Schauerartikeln über unser Barbarenvolk. Das ganze steckte ich in einen Sack; so entsprach das Gepäck besser meinem wilden Äußeren. Wir wollten die Sache schon fingern! Doch was war das, da kam ja schon der Offizier zurück. Was war passiert! Ich eilte ihm entgegen — doch er winkte schon ab: „Nichts zu machen!" Der italienische Kapitän sei deutschfeindlich, und seine Offiziere dächten nicht daran, auch für tausend Franken nicht, mich mitzunehmen. Das war ja eine nette Bescherung. Der gute Freund, der meine Abreise mit ansehen wollte, war auch ganz traurig. Ich bat ihn, selbst hinüberzufahren, er kannte ja jeden Kapitän, der durch Las Palmas fuhr, von seinem jahrelangen Aufenthalt her. Er versprach, einen letzten Versuch mit einem Maschinisten zu machen, den er etwas kenne. Ich entließ ihn mit vielen Segenswünschen, nur weg wollte ich von hier, wo und wie wäre mir ganz gleichgültig. Minuten voller Spannung folgten, was würde jetzt werden!

Eine Viertelstunde verging, er kam nicht zurück. War das ein gutes oder ein schlechtes Zeichen? Ich knobelte bei mir; Eile war notwendig, in einer kleinen Stunde wollte „Napoli" wieder in See gehen.

Da, endlich legte das Boot drüben ab und kam bei uns längseit. Ich stürzte zu ihm hin, aber er sagte nur ganz ruhig: „Kommen Sie mal mit!“ und ging voraus in meine Kammer. Die Sache war vertrauenerweckend, in mir feierte der Optimismus Orgien. Dann fing er an: „Also der Maschinist will Sie für 900 Fr. mitnehmen.“ Ich zappelte vor Freude. „Aber,“ fuhr der alte Freund fort, „Sie müssen dauernd in einem Kohlenbunker leben, vorläufig bis zum Passieren der Straße von Gibraltar. Täglich wird der Maschinist Ihnen Lebensmittel zustecken lassen. Der deutschfeindliche Kapitän darf aber nicht dahinter kommen, es kostet Sie die Freiheit. Sind Sie einverstanden?“ Gespannt hatte ich ihm zugehört, wie war das, egal im Kohlenbunker? Mit Grausen dachte ich an die paar Stunden, die ich als Seekadett auf dem Schulschiff „Gneisenau“ in solch einem kohlenstaubgeschwängerten Bunker zugebracht hatte. Aber, schoß es mir durch den Kopf, wenn du es überstehst, winkt dir als schönster Lohn: Deutschland, die Heimat! Da gab's kein Zaudern mehr, ich schlug ein, ich wollte es wagen. Der gute Freund überreichte mir einen Zettel, der mit einem Kreuz versehen war: Der sollte meine Erkennungsmarke sein. „Und nun gute Fahrt, kommen Sie gesund zur Heimat!“ Ich dankte dem famosen alten

Herrn von Herzen für alle seine Bemühungen, ohne seine Unterstützung wäre ich noch nicht so weit gewesen. Dann eilte ich zum österreichischen Kapitän, den deutschen Habana-Herren, die mir noch Briefe an ihre Angehörigen in der Heimat anvertrauten.

„Glückliche Reise und Heimkehr!" Hallo, nur nicht weich werden! Händeschütteln, ich nahm meinen Kleidersack und stieg ins Boot, in dem zwei Dampfermatrosen mich zum italienischen Dampfer hinüberruderten. Durch die vielen Obsthändlerboote, vorbei an den Kohlenprähmen lenkte ich das Boot zur Fallreepstreppe des „Napoli". Jetzt Haltung, dachte ich, und stieg aus dem Boot, nickte den Matrosen kurz zum Abschied zu, nahm meinen Kleidersack und tappte an Deck. Ein Schiffsoffizier trat auf mich zu, ich tippte kurz an meinen verfilzten Hut, nahm mein ganzes Italienisch und Suaheli zusammen und fragte: „Wapi secundo machinista?" soll heißen: „Wo ist der zweite Maschinist?" Fraglos, der Mann hatte mich verstanden, er rief einen Matrosen heran und winkte mir zu folgen. Scheu guckte ich um mich, ob nicht etwa ein Spion da war und, weiß Gott, da stand ja der spanische Wäschemann von der „Elkab". Schnell ins Deck hinein, Gott sei Dank, da war die Kammer des Maschinisten. Ich klopfte, trat ein und zeigte dem Italiener meine Erkennungsmarke. Er

nickte, ich stellte meinen Kleidersack in die Ecke und begann auf Englisch mit ihm zu verhandeln. Als ich ihm einen Vorschuß von den versprochenen 900 Fr. geben wollte, winkte er ab und sagte: „Nicht eher, als bis ich Sie nach Genua gebracht habe!“ Donnerwetter, ein anständiger Kerl. Ich bat ihn nun: „Geben Sie mir sofort einen Mann, der mich in den Bunker hinunterbringt.“ „Ganz ausgeschlossen jetzt,“ meinte er, „Sie müssen warten bis zum Abend, jetzt sind in den Heizräumen zu viel Heizer, die Sie nicht sehen dürfen.“

„Dann nützt mir Ihr ganzes Entgegenkommen nicht, mein Herr“, sagte ich ihm, „sehen Sie hinaus auf die Reede, dort liegt der englische Kreuzer „Amphitrite“. Sobald „Napoli“ den Hafen verlassen hat, hält der Engländer Sie an, untersucht das Schiff, und ich werde heruntergeholt. Sie wissen ganz gut, wie genau die englischen Offiziere die Schiffe durchsuchen. Ich muß daher sofort in den Bunker, in einer Viertelstunde wollen Sie schon abfahren.“ Er zögerte erst noch, rief dann einen alten Heizer herein und besprach mit diesem flüsternd die Lage. Ich wollte schon mißtrauisch werden, als er anfing: „Dieser Mann wird Sie heute abend in den Bunker führen, er sorgt auch für das Zustecken von Essen.“ Ich bedeutete ihm, daß der Heizer mich sofort hinunterführen müßte. Er schien

keine Möglichkeit zu finden. Da nahm ich von seinem Schreibtisch einen Papierblock mit einem Blaustift, patschte mit der Hand in den Kohlenstaub an den Wänden, wischte mir einmal tüchtig durchs Gesicht, zog den Filzhut über die Ohren und sagte dem Maschinisten: „So, mein Herr, jetzt bin ich der Kohlenhändler, und der Heizer dort führt mich in den Bunker hinunter." Jetzt war er endlich einverstanden. „Besuchen Sie mich bitte täglich einmal, auf Wiedersehen", und zur Türe hinaus war ich. Der Heizer ging voran, ich trat an Deck durch die kohlenden Leute an die Bordwand, guckte in die Kohlenprähme, die schon klar machten zum Ablegen, und notierte mir einige beliebige Zahlen auf den Papierblock. Dann ging's ins Deck hinein, die Treppen hinunter ins Zwischendeck und schließlich in den Heizraum. Die Leute dort sahen kurz auf, arbeiteten aber ruhig weiter, als sie mich in Begleitung des alten Heizers sahen. Durch eine Schottür krochen wir in den nächsten Bunker, in dem nur ein ganz mattes Licht flackerte und endlich durch eine weitere Tür in einen stockdüsteren und halbleeren Bunker. Ich wollte dem Heizer noch etwas sagen, drehte mich um, aber ich war schon allein, tappte mich über Kohlen stolpernd an die Wand, verholte mich in eine Ecke und ließ mich auf einem Balken nieder.

Pfui Deubel, ist das eine Gegend hier! dachte ich.

Zunächst sah ich gar nichts und wagte mich daher nicht aus der Ecke heraus. Stumm saß ich auf dem Balken, guckte in die Finsternis um mich, hörte nur ganz in der Ferne Poltern im Heizraum und hatte plötzlich das Gefühl: „Jetzt bist du begraben, du bist im Sarge!“ Die kohlendunstige Luft legte sich beklemmend auf die Atmungsorgane, ich atmete hastig, glaubte zu ersticken, da . . . was war das? Gluck, gluck, gluck ging es neben mir. Ich lauschte gespannt, und dann wußte ich es, es war das am Schiffskörper entlang rauschende Wasser, das nur durch die ein Zentimeter dicke Schiffswand von mir getrennt war. Also wir fuhren. Das brachte mich wieder hoch, ich vergaß Ort und Luft, nur das eine beseligende Gefühl erfüllt mich: Es geht zur deutschen Heimat! Jetzt legte sich das Schiff etwas über, ach so, wir bogen um den Molenkopf, jetzt noch eine Viertelstunde, dann würde wohl der englische Kreuzer den Dampfer anhalten. So überlegte ich und fühlte momentan kein Unbehagen. Alles in mir war Spannung. Und richtig, jetzt hörten die Schrauben auf zu mahlen, das Schiff stoppte. Nach kurzer Zeit Stimmen, Gepolter an Deck, wie ich deutlich durch einen Schacht hörte, dann war es totenstill. Was nun?

Der englische Kreuzer „Amphitrite“ hatte den Dampfer angehalten, ein Offizier war an Bord ge-

kommen, der dem italienischen Kapitän befahl, nach Gibraltar zu gehen, dort würden die ca. fünfzig Deutschen, die, wie sie wüßten, an Bord wären, von Bord genommen werden. „Napoli" sollte nicht versuchen, durchzuschlüpfen, da Gibraltar bereits funkentelegraphisch über sein Kommen benachrichtigt wäre. Dann war der englische Offizier wieder von Bord gegangen. Gluck, gluck hörte ich neben mir; ich ahnte ja nicht, was der Engländer befohlen hatte, war aber schon zufrieden, daß es so schnell weiterging. Ich fing nun an, im Bunker umher zu tappen, um mir einen Begriff von seiner Ausdehnung zu machen. Da ich aber dauernd aneckte und mich stieß, gab ich die Wanderung auf, warf mir ein paar Kohlensäcke zusammen und legte mich darauf. Mein Jackett benutzte ich als Kopfunterlage. Schon nach kurzer Zeit fühlte ich mich wieder ganz elendiglich. Die schwüle Luft und der durch das Rütteln des Schiffes immer dichter werdende Kohlenstaub machten mich ganz benommen. Es kratzte im Halse, in der Nase, das Atmen machte Beschwerden, die Finsternis, der Kohlengeruch wirkte so brustbeklemmend und beengend, als säße ich in einer Klammer. Ich sprang auf, fühlte, daß es ein Wahnsinn sei, tagelang in einem Kohlenbunker zu leben, in dem ein Berufsheizer sich nur für Stunden aufhält, und beschloß, den Maschinisten um ein ande-

res Versteck zu bitten. Ich schrieb diese Bitte, in der Dunkelheit jeden Buchstaben malend, auf den Papierblock. Als ich fertig war, kam mir erst zum Bewußtsein, daß ich doch niemand hätte, der mir den Zettel zum Maschinisten brachte. Denn einen „Läufer" oder „Ordonnanz" — wie ich es von Bord her gewohnt — gab es hier doch nicht. Hoffnungslos traurig zerriß ich den Zettel, warf mich wieder auf die Kohlensäcke, steckte den Kopf tief ins Jackett und erwartete gleichgültig den Augenblick, wo ich bewußtlos werden mußte. Nichts anderes erwartete ich mehr. Aber das Schicksal meinte es besser mit mir — erschöpft schlief ich ein. Zwei Stunden mochte ich so still gelegen haben, da fühlte ich plötzlich, daß mich jemand an der Hose zerrte. Ich schrecke hoch, sehe natürlich nichts, höre nur ein flüchtendes Rascheln. „He", rufe ich; nichts rührte sich. „Hallo", wieder keine Antwort. Hast du geträumt, siehst du schon Gespenster, wirst du etwa langsam verrückt? Herr Gott, nur nicht das! Ich stecke den Kopf wieder ins Jackett, nur nichts mehr hören! Da — verflucht, wieder etwas an meinem Bein, ich strampele, springe hoch, sehe nichts, aber höre wütendes Quietschen. Also Ratten! Ratten! Pfui, Spinne, die Biester fehlten mir gerade noch in diesem Gefängnis! Hei, mich ergriff eine mächtige Wut. Also nicht mal hier war ich

Alleinherrscher. Wartet, ihr Bestien. Ich zog mein Jackett an, vielleicht hätte ich es sonst nicht wiedergefunden, nahm ein paar Kohlenstücke und pfefferte sie mit Wucht in alle Bunkerecken. Das durfte ich natürlich nicht jederzeit; da man mich nebenan im Heizraum sonst hätte toben hören können. Ich tat es nur, wenn im Heizraum durch Schlagen an ein Gong Befehl zum Auffeuern gegeben wurde. Das geschah alle Viertelstunde. Wenn dann die Feuertüren aufkreischten und die Kerle nebenan mit viel Lärm die Kohlen ins Feuer schaufelten, dann war auch für mich der Augenblick der Rache gekommen, und polternd sausten die Kohlenstücke in die Bunkerecken, aus denen wenig fröhliches Gepiepse und Gequieke der aufgestöberten Ratten ertönte. Hei, das waren Augenblicke der Erholung, Donnerwetter, wahrhaftig, das Leben ist ein Kampf — teils mit sich selbst, teils mit den Mitmenschen, aber auch zum Teil — mit Ratten! Dann trat wieder eine Zeitlang Ruhe ein. Die Ratten holten wohl Verstärkung heran, so dachte ich mir. Ich selbst setzte mich in eine Ecke und hielt, auf jeden Angriff gefaßt, einen langen Knüppel in der Rechten. Da sie aber nicht wieder kamen, und ich dem Wasserrauschen neben mir und dem Mahlen der Schrauben genug zugehört hatte, legte ich mich wieder auf die Kohlensäcke, um über meine Lage

nachzudenken. Doch vorläufig kam ich nicht dazu. Denn plötzlich sah ich in dem Lichtschein, der gerade von den Kesselfeuern durch die Bunkertür fiel, einen Mann in den Bunker kommen. Ich duckte mich, hielt den Atem an und ließ den schwarzen Schatten nicht aus dem Auge. Der Mann holte einige Kohlensäcke und verschwand wieder. Donner, hatte ich einen Schreck bekommen. Wenn das so weitergeht bis Genua, bist du gänzlich herunter mit deinen Nerven, sagte ich mir, und beschloß, mir ein versteckteres Plätzchen im Bunker zu suchen. Beim Herumtappen entdeckte ich in ungefähr zweieinhalb Meter Höhe auf der einen Bunkerseite einen Auftritt aus Holz, einen guten Meter breit an der ganzen Bunkerwand entlanglaufend. Auf diesen versuchte ich mich hinaufzuschwingen. Es gelang mir nicht, so oft ich es auch versuchte. Ich mußte also bis zum nächsten Morgen warten, dann wollte ich den Maschinisten um eine Leiter bitten. Ganz geknickt warf ich mich auf die Kohlen und überlegte, was ich machen sollte, wenn ich entdeckt würde. Es wäre ja entsetzlich, denn der Kapitän würde mich sofort in Gibraltar den Engländern ausliefern. — Da — plötzlich Schritte, eine Sternlampe flammt auf und leuchtet in den Bunker, erst nach der anderen Seite und jetzt — faßt er mich mit dem Licht. Er erschrickt, ich lege den Finger auf den

Mund und bedeute ihm Schweigen. Die Sternlampe erlischt, der Mann verschwindet. Herr Gott, jetzt ist alles aus, jetzt bist du entdeckt, jetzt kommt gleich die ganze Bande, schlägt dich tot, verscharrt dich unter den Kohlen, du bist erledigt, vermißt, verschollen, wirr schossen mir die Gedanken durch den Kopf. Ich wartete, wartete, nichts erfolgte, das Gong erscholl wie gewöhnlich alle Viertelstunde, Kohlenschaufeln wurde hörbar, dann war wieder alles totenstill. Die Spannung ließ nach in mir, ich wurde wieder ruhiger und überlegte.

Das konnte ja nicht gut enden, wenn ich nur erst die Leiter hätte, um auf dem Auftritt mein Lager aufzuschlagen. Was half alles Grübeln, ich mußte damit bis zum nächsten Tage warten. Es mußte spät abends sein — woher sollte ich genaue Uhrzeit wissen — da schob sich ein neuer Schatten in den Bunker. Der rief einfach in die Finsternis: „comida, comida" und verschwand. Ich hatte das Scharren eines hingeschobenen Gefäßes gehört, kroch nach der Richtung und fand ein blechernes Eßgefäß. Ah so, „comida" ist „chakulla" auf Suaheli und „Essen" auf Deutsch, schmunzelte ich und setzte mich in meine Lieblingsecke mit gekreuzten Beinen, den Eßnapf im Schoß. Da Luxusgegenstände, Instrumente einer überfeinerten Kultur, wie Messer, Gabel oder Löffel, mir nicht

bewilligt waren, griff ich kurz entschlossen mit der Kohlenhand in den Topf. Was ist denn nur das, überlegte ich, zog die fettig gewordene Hand aus dem Napf, roch an der Hand, doch ich konnte — Gott sei Dank — nicht mehr riechen, leckte an einem Finger und stellte Ölgeschmack fest. Na, schön ist was anderes, aber greif' nur hinein. Der Stich einer Gräte gab meiner Vermutung recht. Mit Behagen verzehrte ich den Fisch und warf die Gräten den Ratten zu: „Leben und leben lassen!" Vielleicht stellen die Biester nun ihre Angriffe ein. Dem Fisch folgte ein kleines Brötchen, ich fühlte es an der Härte und nachdem ich hineingebissen. Den Rest Brot legte ich mir als Reserve rechts von mir zwischen Kohlen. Gelegentlich überzeugte ich mich durch Hingreifen, ob es noch da war. Es war sicher noch mehr in dem Napf, es fühlte sich so schön schleimig und weich an, aber mir hing der Bart schon voll von Fisch- und Ölresten, daß mein Bedarf vorläufig gedeckt war. Ich schob darum den Eßnapf in die Nähe der Schottür, um dem Bringer das Wegholen zu erleichtern. Ich fühlte mich nach dem Essen recht wohl und streckte mich behaglich auf meinem etwas sehr harten Lager. Zu schön, sich so räkeln zu können, ohne Rücksicht auf seinen Anzug und seine Umgebung!

Verdammt, da kam schon wieder so ein Heizer.

Was wollte der? Ah, auch Kohlensäcke holen. In diesem Augenblick fällt von draußen Lichtschein in den Bunker, er sieht den Eßnapf, guckt sich scheu um, nimmt es auf und verzehrt mit prachtvollem Appetit, was ich übrig gelassen. Dann schob er ab. So wenig schön meine Lage war, ich mußte doch lachen.

Nachdem ich noch ein paarmal dem Gong gelauscht hatte, ohne daß erneuter Besuch kam, machte ich mir ein Kohlennest zurecht und beabsichtigte zu schlafen. Es blieb vorläufig bei der Absicht, denn kaum hatte ich mich eine Viertelstunde still verhalten, kamen schon die Ratten wieder, umtanzten mich und piepten sehr aufgeregt. Sie wollten mich doch wohl hinausekeln. Aber ich war schon sehr wurstig geworden. Solange die Biester mich nicht anrührten, blieb ich ruhig liegen, den Knüppel in der Hand. Als die Ratten mir aber von dem Querspant über mir Kohlenstückchen auf den Kopf warfen, eine sogar mir über die Beine lief, da war es zu Ende mit meiner Ruhe. Ich sprang auf und schlug dazwischen. Ein Rascheln, und weg war die Bande. Ich setzte mich in die Ecke, todmüde und gänzlich benommen im Kopf. Trostlos war mir zumute. Sollte ich hinauslaufen, durchs Zwischendeck auf die Brücke zum Kapitän, mich zu seiner Verfügung stellen oder versuchen, mich in einem Decksboot zu verstecken? Eine faule Sache, du wirst dabei sicher

nicht durchkommen bis Genua; wenn du nicht bleibst wo du bist, kommst du nie nach Deutschland! Diese Stimme in mir hatte recht, und der Gedanke, mit jedem Gongschlag, der dir von nebenan herüber tönt, kommst du der Heimat um drei Seemeilen näher, erfüllte mich mit einer solchen Kraft und Freude, daß ich mir vornahm, nie wieder weich zu werden, sondern durchzustemmen, was ich mir vorgenommen, mochte es noch schlimmer werden: In der Ferne winkte die Freiheit, rief die deutsche Heimat! Der Herr Flaumacher in mir verkroch sich scheu vor der Energie, die restlos mein Wollen erfüllte. Zähne aufeinander, andere leisten viel mehr dem Vaterlande als du! Denk an das Kreuz von Eisen, das dir dein Kaiser schon verliehen! Zeig' dich würdig dieser Auszeichnung! Solche Gedanken gingen mir durch den Kopf, gaben mir Kraft zum Durchhalten, ließen mich beruhigt den kommenden schweren Stunden und Tagen entgegensehen.

Dann warf ich mich auf mein Kohlenlager, träumte in die Dunkelheit hinein und schlief ein. Wie lange ich so gelegen, weiß ich nicht, ich schreckte von einem lauten Gepolter über mir auf. Etwas Weißes kam aus dem Luftschacht heraus — ich erkannte es deutlich, da meine Augen sich schon an die Dunkelheit gewöhnt hatten; die Person rief: „Mister.“ Ah so, es war

also der Maschinist im Tropenzeug. Ich rief ihn heran. Er blieb nur ein paar Minuten, erzählte vom Anhalten der „Amphitrite“ und sagte, daß ich in Gibraltar aus dem Bunker heraus müßte, da die englischen Offiziere bis in die Bunker bei der Durchsuchung kämen. Das rührte mich vorläufig gar nicht, ich bat ihn, für Luftzufuhr zu sorgen. Er bedauerte, den Luftschacht nicht offen halten zu können, da viel Seegang wäre und das über Deck kommende Wasser in den Bunker fließen würde. Dann erbat ich eine Leiter, um auf den Auftritt hinauf zu kommen, da mich unten im Bunker die Heizer finden würden, einer hätte mich schon gesehen. Das war ihm sichtlich peinlich, er bat mich, recht vorsichtig zu sein. Nach vierundzwanzig Stunden wolle er wiederkommen. Dann verschwand er im Heizraum.

Wenn ich auch das mir Nötigste, die Luftzufuhr, nicht erreicht hatte, so waren mir doch die paar Minuten mit einem menschlichen Wesen eine solche Freude gewesen, daß ich mich körperlich ganz wohl fühlte und gar nicht mehr sehr unter dem Kohlendunst zu leiden glaubte. Nach kurzer Zeit kam der alte Vertrauensheizer, brachte eine kleine Leiter, die ich an den Auftritt setzte und aufenterte. Die Leiter zog ich hinter mir her, damit niemand gar auf die Idee käme, mich dort oben zu besuchen. An Bewegung war

allerdings ohne Gefahr des Abstürzens in den Bunker nicht mehr zu denken. Mit dem Rücken an die Wand gelehnt, machte ich ab und zu Freiübungen, um nicht ganz steif zu werden. Die meisten Stunden lag ich auf dem Auftritt, konnte mit der rechten Hand gegen die Schottwand greifen, und mit der linken griff ich ins Leere, in die Tiefe. Eine unvorsichtige Bewegung nach links, und ich wäre 2½ Meter tief in den Bunker gefallen. Darum machte ich mir an meiner linken Seite eine kleine niedrige Mauer von Kohlen, die mich vor meinem Absturz bewahren sollte. Schön war dies Lager ja nicht, aber ich fühlte mich da oben sehr viel sicherer gegen Gesehenwerden. Wenn jetzt jemand in den Bunker kam, kümmerte ich mich gar nicht darum. Ich konnte ihn wohl schwach sehen, er mich aber nie.

Meine Augen hatten sich nämlich so sehr auf die Finsternis eingestellt, daß ich meine Uhr ablesen konnte, ja, daß ich sogar die Ratten mit ihren grünleuchtenden Augen herankommen sah. Die Bestien blieben bis zum Schluß angriffslustig. Wie oft noch in den kommenden Tagen saß ich mit meinem Knüppel klar zum Zuschlagen, wenn die Ratten auf dem ein Meter entfernten Querspant entlang raschelten und huschten, einander jagten, sich bissen. Stundenlang saß oder lag ich da und beobachtete meine Mitbe-

wohner. Kam eine aber bis unmittelbar an mich heran und glotzte mich mit ihren grünen Äuglein frech an, dann fuhr der Knüppel auf die Bestie nieder, und mit lautem Gepiepse brauste sie davon. Es dauerte nicht lange, da war die ganze Gesellschaft wieder da und fegte mit wilder Fahrt auf den Querspanten umher. Da sah ich dann auch sehr niedliche Szenen: Herr und Frau Ratte hatten auf dem Querspant neben mir ein Stelldichein. Anfangs schien die Einigkeit nicht sehr groß zu sein, denn sie piepten und fauchten sich unentwegt an, aber endlich war die Einigkeit vollkommen hergestellt. Ein Stück Kohle in die Gegend belehrte das Pärchen, daß sittlich entrüstete Zuschauer anwesend waren. Mich hatten die Ratten so heiter gestimmt, daß ich mir vornahm, später einmal eine Broschüre über „Das Liebesleben der Ratten" zu schreiben.

Aber nicht immer war ich gut auf die Ratten zu sprechen, besonders nicht, wenn sie mir nie eine Stunde Schlaf gönnten, oder sie, wenn ich einmal ermüdet umgesunken war, mir meine Brotreserven zwischen den Kohlen wegfraßen. Eine mußte ihr Leben lassen, als ich mich im Schlafe herumwälzte und sie erdrückte. Ich fand sie unter mir wie eine gepreßte Blume so flach. Mich ekelte das gar nicht mehr, mir war das alles gleichgültig.

Als der Maschinist mich zum zweiten Male aufsuchte, brachte er mir die unangenehme Nachricht, daß bereits vier Heizer von meiner Anwesenheit im Bunker wüßten. Vermutlich hatte es der eine an gute Freunde verraten. Der Maschinist riet mir, den Leuten ein gutes Schweigegeld zu geben, er würde es übermitteln. Ob ich wollte oder nicht: Ich mußte. Ich griff in meine Brusttasche, holte vier Hundertfrankscheine heraus und überreichte sie dem Maschinisten, indem ich zugleich mein Bedauern ausdrückte, daß ich nunmehr nicht mehr in der Lage sei, ihm neunhundert Franken in Genua zu geben. Ich hatte zwar noch genug, wollte aber sparen; wer weiß, wozu ich das Geld noch gebrauchen mußte. Da sagte der Maschinist: „Was Sie für Schweigegelder ausgeben, geht selbstverständlich von den neunhundert Franken ab, die ich bekommen soll." Ich drückte ihm meine Hochachtung aus. Donnerwetter, welch ein anständiger Kerl! dachte ich und reichte ihm die Hand.

Ich bat ihn, mir etwas Trinkbares zukommen zu lassen, denn ich saß nun schon achtundvierzig Stunden in dem Bunker, ohne einen Tropfen Wasser oder sonst etwas getrunken zu haben. Nase und Kehle waren mit Kohlenstaub gefüllt, es kratzte im Halse, in den Schleimhäuten, so daß ich dauernd Hustenreiz hatte.

Er versprach, mir eine Flasche Vino tinto (Landwein), den auch die Heizer bekamen, zustellen zu lassen. War das ein Fest für mich, als wirklich nach einigen Stunden der Essenbringer kam und mir außer dem Blechnapf mit dem unbekannten Inhalt eine Pulle Rotwein brachte, die ich ihm vom Daumen zog. Korken schien er nicht zu kennen. Ich wusch mir zunächst einmal mit dem Wein die Augen und Nase aus. Den übrigen Kohlenstaub ließ ich in den Magen spülen. In der rechten Hand die Pulle, die ich nur beim Herannahen von Ratten mit dem Knüppel vertauschte, in der linken etwas Fettes, Schmieriges, dessen Herkunft und Aussehen ich nie feststellen konnte, das war ja herrlich, einfach sonnig. Und gellte das Gong in solchen Augenblicken der Freude über die sich stetig nähernde Freiheit zu mir herüber, dann rief ich ein fröhliches „Terum-tum-tum" à la Münchhausen durch den Bunker, biß kräftig in das, was die Linke hielt, sog kräftig aus dem, was die Rechte schwang.

Aber die Ratten und der Kohlendunst sorgten schon bald dafür, daß mir die Bäume nicht in den Himmel wuchsen. Es gab schwere Stunden, in denen ich stumpfsinnig auf den Kohlen lag und zu ersticken glaubte. Es war, als ob die Kehle keine Luft mehr durchließe, dazu hatte ich oft Lungenstiche, die mir

das Atmen verleideten. Ich schloß dann die Augen, biß die Zähne aufeinander und bat meinen Herrgott, er möchte mir die Kraft geben, durchzukämpfen, was ich unternommen, heimzukommen, weiter mitzuhelfen, von neuem dem Vaterlande mich zur Verfügung stellen zu können. Und der alte Herrgott da droben gab mir die Kraft, ich hielt durch, auch als eines Tages vergessen wurde, mir das Essen zu bringen. Allzuviel gab es ja nie, nur soviel, um am Leben zu bleiben. Als aber fast achtundvierzig Stunden vergangen waren, da wurde mir ganz elend; ich suchte zwischen den Kohlen und fand noch ein hartes halbes Brötchen. In der Flasche war noch ein Schluck Rotwein. Ich tränkte das Brot mit dem Wein und schlang es herunter. Glücklicherweise kam dann bald der Heizer und brachte das langentbehrte Essen. Mit ihm kam wieder die Hoffnung.

So gingen dreimal vierundzwanzig Stunden hin mit Denken, Träumen, Erstickungsanfällen, Atmungsbeschwerden, Schlägereien mit den Ratten, Beobachten, Lauschen, ein wenig auch Essen und noch weniger Trinken, da wurde „Napoli" von einem englischen Torpedoboot in den Hafen von Gibraltar gelotst. Der Anker rauschte in den Grund, der Heizraum nebenan leerte sich, dann wurde es still. Ich lauschte in den Bunker

hinab, überlegte, was nun würde, da kam auch schon jemand mit Licht. Es war der Maschinist. Er rief mich, ihm zu folgen. Ich kletterte von meinem erhöhten Lager herunter durch die Schottür in den Heizraum. Welch herrliche Luft dort im Vergleich zum Bunker, ich atmete ordentlich auf. Der Heizraum war leer, da alle Leute an Deck von englischen Offizieren gemustert wurden. Nur der Vertrauensheizer war anwesend. Mein Verstecken mußte sehr eilig geschehen, da der untersuchende Offizier jeden Augenblick in den Heizraum kommen konnte. Der Heizer brach einige Flurplatten vor den Kesseln auf, darunter war ein Hohlraum von vierzig Zentimeter Höhe. In diesen sollte ich hineinkriechen, die Flurplatten würden dann darüber gelegt. Da aber wider Erwarten in diesem Hohlraum das Wasser dreißig Zentimeter hoch stand, verzichtete ich auf dieses Versteck. Jetzt mußte ich in ein Loch zwischen zwei Kesseln kriechen. Ich kam aber nur bis zu den Hüften, dann blieb ich stecken. Also wieder raus. Der Maschinist wurde nervös, zappelig, wußte nicht, wohin mit mir; sprach von Unterkohlenvergraben, das wäre aber jetzt zu spät. Da sagte ich ihm kurz entschlossen: „Ich gehe wieder in meinen Bunker und krieche in den Luftschacht hinauf. Dahin wird mir wohl kein Engländer

folgen." Schnell zurück in den Bunker, Leiter angesetzt, hinauf auf den Auftritt, Leiter hoch in die Ecke, nach dem Luftschacht und dann hinein in den Schacht. Die Leiter wurde unter mir weggenommen, der Maschinist mit dem Heizer verschwanden. Ich schubberte mich mit den Ellbogen und Knien weiter hoch, mit den Füßen an einzelnen Schraubenköpfen Halt suchend, bis ich endlich in etwa 2½ Meter Höhe ein Loch fand, in dem ich mich mit den Ellbogen halten konnte. Da hing ich nun wie eine Wurst im Rauchfang und verschnaufte mich einmal. Neben meinem Kopf mußte eine Treppe vorbeigehen. Dauernd polterten Menschen dort vorüber. Als ich ungefähr eine Stunde dort geschwebt hatte und nichts geschah, drehte ich den Kopf im Schacht herum und fand auf einmal ein Löchlein, wie ein Stecknadelkopf so groß, durch das ein ganz dünner, feiner Luftstrom in meine Finsternis und Schwüle drang. War das herrlich! Ich legte den Mund an dies kleine Löchlein und sog und sog die frische Luft ein, die so prachtvoll schmeckte wie in besseren Tagen perlender Sekt. Damit beschäftigte ich mich so intensiv, daß ich fast das Gefährliche meiner Lage vergessen hätte, wenn es nicht plötzlich unter mir gepoltert hätte. Ich sah hinunter in den Bunker unter mir, sah ein helles Licht den Raum absuchen, hörte Stimmen, die ich

aber nicht verstand. Jetzt bekam ich Herzklopfen, ich fühlte es deutlich, das Herz schlug mir bis in den Hals hinauf. Diese verflixten Nerven, dachte ich, hast du denn wirklich schon so sehr gelitten hier? Das helle Licht unter mir huschte noch ein paarmal hin und her, dann wurde es dunkel. Herr Gott, jubelte es in mir, das wäre überstanden! Da — plötzlich unter mir ein kleines Flackerlicht, ich sehe, wie eine Leiter angesetzt wird, wie jemand hinaufsteigt, das Licht kommt näher, ich drücke mich an die Schachtwand, hoffe immer noch, daß man mich nicht sehen wird, da ich doch selbst kohlschwarz aussah, fühle mich schon verloren, ein grimmiges Lachen will mich ergreifen. Da — jetzt packt er deinen Fuß und jetzt ruft er: „come on Mister, die Engländer sind weg!" — „Hallo, old boy", rief ich jubelnd, ließ mich den Schacht hinunterrutschen bis zur ersten Leitersprosse, kletterte schnell auf den Auftritt und fiel dem alten Heizer um den Hals.

Wieder einmal konnte ich die herrlichen Augenblicke durchkosten, wenn man, nachdem man mit dem Leben schon abgerechnet, dem Leben wieder zurückgegeben wird. Ich war wieder allein in meinem Bunker, hörte wieder das Mahlen der Schrauben, hörte wieder das — bam — bam — des Gongs, es ging ins Mittelmeer hinein, der Höhepunkt der Fahrt

war überschritten, noch dreimal vierundzwanzig Stunden, dann kam Genua und dann — Deutschland. Das war ja alles gar nicht zu glauben, das war alles zu schön. Schon oft hatte ich mich, aus dem Ausland kommend, der heimischen Reichsgrenze genähert, und trotz all des Schönen, was mir die fremden Länder geschenkt, sang es in mir „Deutschland über alles", wenn ich wieder deutschen Boden betrat. Aber jetzt war diese Freude eine unbegrenzte, unaussprechlich große. Mein Vaterland, — das alle Feinde ringsum siegreich abgewehrt, das von einer feindlichen Presse, die ich doch fast nur gelesen, mit unflätigen Worten beschimpft, in Wahrheit aber durchglüht wurde von einer Begeisterung, einer Vaterlandsliebe, wie sie wohl nie ein Volk je an sich erlebte, — wiederzusehen, wieder ein ganz kleines Rädchen zu werden in der riesenhaften heimischen Kriegsmaschinerie, das war mir ein Geschenk des Himmels. Ganz glücklich saß ich in einer Bunkerecke und malte mir schöne Zukunftspläne aus.

Im Heizraum nebenan wurde es lebhaft, ich hörte lautes Sprechen, dazwischen immer so etwas wie „Evviva Alemania". Der Maschinist klärte mich bald auf. In Gibraltar waren sämtliche Deutsche — ungefähr fünfzig — jung und alt, von den Engländern gefangen abgeführt. Diese Leute waren im Vertrauen

auf den Vertrag gefahren, den England mit Italien kurz vorher abgeschlossen hatte, daß nämlich mit jedem italienischen Dampfer aus Südamerika fünfzig Deutsche ungehindert reisen durften. Diesen Vertrag hoben die Engländer auf, als sich der erste italienische Dampfer mit fünfzig Deutschen — nämlich „Napoli" — dem englischen Hafen Gibraltar näherte. Dort wurden dann alle von Bord genommen trotz Protestes. Dieses Vorgehen hatte selbst die italienische Besatzung mit Zorn erfüllt, und beim Absetzen der englischen Boote mit den deutschen Gefangenen riefen sie alle immerfort: „Evviva Alemania!" So berichtete der Maschinist und erzählte, welche Schwierigkeiten der Dampfer gehabt hätte, um überhaupt wegzukommen, da sie Konterbande — Kaffee — an Bord hätten. Schließlich hätten die Engländer ihn fahren lassen, aber nur mit einem englischen Offizier und Beamten an Bord, die in Genua aufpassen sollten, daß der Kaffee auch nicht nach Deutschland verkauft würde. Diese unverschämte Bande! Und ich mußte weiter darum im Bunker leben. Der Maschinist wollte mich noch nicht an Deck lassen, da er fürchtete, ich würde als Deutscher erkannt werden. Mit dem Versprechen, daß er in der kommenden Nacht eine Stunde lang den Luftschacht öffnen würde, verschwand er.

Als alles wieder still um mich war, folgte die große Nervenabspannung. Ich schlief auf dem Platze ein, wo ich gerade lag. Die Beine in einen Kohlensack gesteckt, damit mir die Ratten nicht in die kurzen Hosenbeine hineinkröchen, konnte mich nichts mehr stören. Ich schlief stundenlang fest und träumte nichts. Mit Kopfschmerzen und Schüttelfrost erwachte ich; sollte ich also doch krank geworden sein? Ein Wunder wäre es ja nicht, denn schließlich war ich doch keine Bunkerratte. Ich wickelte mich in mehrere Kohlensäcke und versuchte wieder zu schlafen. Als ich nach kurzen Minuten die Augen wieder öffnete, schreckte ich hoch, was war denn das? Wo bist du denn? Der ganze Raum schien matt erleuchtet, alle Quer- und Längsbalken schienen wunderbar geschnitzt, ich glaubte in einer großen Halle zu sein und fühlte doch, wie ich neben mir mit den Händen in Kohlen griff. Auf die gegenüberliegende Wand warf der Feuerschein aus den geöffneten Feuerungstüren die eigenartigsten Bilder, Menschen, Tiere, alles wimmelte durcheinander. Was war geschehen? Hatte ich Fieber? Wurde ich langsam verrückt? Ich schloß die Augen, um nichts mehr zu sehen. Aber, als ich nach einiger Zeit wieder scheu aufguckte und immer noch die geschnitzten Balken, die wilden Bilder an der Wand sah, da ergriff mich eine furchtbare Angst um

mich selbst, um meinen Verstand. Ich steckte den Kopf unter einen Kohlensack und nahm mir vor, nicht wieder aufzusehen. Ganz still lag ich da, wie lange, wußte ich nicht. Ein Donnergepolter im Schacht schreckte mich auf. Ich sprang hoch, es war wieder stockdunkel, tappte nach dem Schacht und fühlte plötzlich einen kühlen Luftzug über den Kopf streichen. Hurra, die Luftzufuhr ist da. Ich trat unter den Schacht und atmete, bis ich fast schwindelig wurde. War das herrlich. Mußte das da oben schön sein, immer in frischer Luft. Ich stieß an etwas Weiches, ah, eine zusammengerollte Decke, die vermutlich der brave Vertrauensheizer durch den Schacht geworfen hatte. Nach einer Stunde ungefähr wurde der Schacht an Deck dicht gemacht. Ich wickelte mich erfrischt in meine Decke und hatte nur den einen Wunsch: Wärst du doch erst in Genua! Aber bis dahin würde sicher noch ein französischer Kreuzer kommen, hatte mir der Maschinist gesagt.

So vergingen über hundertzwanzig Stunden, ich glaubte schon Wochen im Bunker zu sein, da kam der Maschinist und brachte die hocherfreuliche Nachricht, daß „Napoli" wohl am nächsten Morgen gegen acht Uhr in den Hafen von Genua einlaufen würde. In der Nacht zwischen zwei und drei Uhr würde ich durch den Luftschacht herausgeholt werden. Alle Müdigkeit und Mattigkeit, die

doch allmählich über mich gekommen, war verflogen. Also wirklich, ich sollte es schaffen, sollte glücklich durchkommen, durfte in wenigen Tagen wieder das Pflaster von Preußisch-Berlin betreten. „Melde mich gehorsamst aus Las Palmas zurück", so hörte ich mich schon im Admiralstab sagen. Da — rums — rums — zwei laute Knalle wie Explosionen nebenan im Heizraum. Was ist los? Nirgends konnte ich heraus. Weißer Dampf und Gestank von verbranntem Gummi dringt durch die Schottür in den Bunker, laute Stimmen, Befehle, dann wird's wieder ruhig. Ich horche, schnüffele in die Luft. Da ich kein Zischen von ausströmendem Dampf mehr höre, beruhige ich mich und werfe mich ganz erledigt auf meine Decke. Das war mal wieder klar gegangen. Mein Bedarf an Erlebnissen war vorläufig gedeckt. War ich nun ein Pechvogel oder ein Glückspilz? Ein schwieriges Thema, das mich lange beschäftigte.

So brach der letzte Abend heran, mein Optimismus hatte längst wieder alle grauen Gedanken verscheucht: Ich sah in kommende rosige Tage. Die Ratten durften an diesem Abschiedsabend herumtosen, so viel sie wollten; waren sie doch die einzigen Lebewesen, die mit mir durchgehalten hatten. Das Gong rief alle Viertelstunde: Schmeißt rein, schmeißt rein, schmeißt Kohlen rein! Durch den Luftschacht hörte ich an Deck

Guitarren- und Mandolinengeklimper leise klingen. Überall Freude, daß die Seefahrt in wenigen Stunden beendet. Es war Stimmung im Bunker. Das kann man nicht erzählen, das muß man erleben. Plötzlich stoppt der Dampfer: „Ein französische [illegible] hat angehalten.“ Ich bin guten Mutes, mir kann keiner, hat doch der italienische Kapitän in Gibraltar eine Bescheinigung bekommen, daß keine Deutschen oder österreichischen Männer mehr an Bord seien. Nach kurzer Zeit geht's weiter, wohl schon an der Riviera entlang. Ich zähle auf: Monte Carlo, Mentone, Ventimiglia. Meine ganze Hochzeitsreise fällt mir ein. Das waren doch noch schöne Zeiten, alles lag im sonnigsten Frieden. Damals stolz als Passagier erster Klasse auf dem Hamburger Dampfer, jetzt als blinder Passagier im Kohlenbunker eines italienischen Dampfers. Ja ja, die Zeiten ändern sich!

Zuletzt aber wollte die Zeit gar nicht mehr vergehen. Immer wieder ging ich unter den Luftschacht und horchte, ob denn nicht bald der Deckel an Deck abgeschraubt würde, und der langersehnte Augenblick gekommen. Endlich zwischen zwei und drei Uhr in der Nacht poltert's durch den Schacht: Eine Strickleiter rauscht herab, bis auf den Auftritt, ein Heizer kommt herunter, setzt mir ein Taschentuch mit vier Knoten auf den Kopf, um auch in der Bekleidung den Heizern zu gleichen und

bedeutet mir, ihm zu folgen. Mein schöner Filzhut flog in die Ecke, ein letzter Blick noch in den Bunker, der mich so prachtvoll vor langfingerigen englischen Häschern verborgen gehalten hatte, dann kletterte ich lang[illegible] aus [illegible]uf. Meine Kniee zitterten vor Freude und Aufregung. Als ich den Kopf an Deck heraus steckte und den strahlenden Sternenhimmel erblickte, da klappte ich einen Augenblick bei. Die Leute zogen mich aus dem Schacht und stellten mich auf die Beine. Die frische Nachtluft belebte mich sofort wieder. Entgeistert stand ich da und guckte hinauf zum „Großen Bären“ und zur „Kassiopeia“, die als erste alte Bekannte mich anglitzerten. Eine unsagbare Freude erfüllte mich, am liebsten hätte ich sofort die „Wacht am Rhein“ gesungen, aber der alte Vertrauensheizer packte mich und wies auf die Wassergänge an Deck, die doch wohl der Säuberung bedurften. Ich spielte den aufmerksamen Heizer; der alte Mann führte mich indessen durch eine Anzahl Passagiere durch, die die herrliche Nacht an Deck genossen, und brachte mich in die Kammer des Maschinisten. Einige Minuten stand ich geblendet, da ich das grelle elektrische Licht nicht vertragen konnte. Dann guckte ich durch die Finger und sah den Maschinisten in der Koje liegen, wie er mich erstaunt ansah und dann laut loslachte. „Wie sehen Sie denn aus, schauen Sie mal in den Spiegel“, rief er. Ich tat es

und erschrak vor meinem Bildnis. Pechrabenschwarz war ich, selbst das Weiße im Auge war grau, Kopf- und Barthaare hingen voll glitzernden Kohlenstaubs. Ich sah aus wie ein schwarz bereifter Weihnachtsmann oder besser wie ein richtig gehender Abruzzenräuber.

Vier Stunden hätte ich Zeit zur Säuberung, meinte der Maschinist, zwischen sieben und acht Uhr würde „Napoli" in Genua einlaufen. Ich holte meinen Kleidersack hervor und begann mich zu säubern. Es war eine verflixt schwierige Sache. Wohl zwanzigmal ließ ich reines Wasser in die Schale laufen, nach wenigen Minuten war es wieder schwarz. Das Schlimmste aber war das Abrasieren des Bartes, der im Durchschnitt drei bis vier Zentimeter lang war und außer Kohlendreck viele Essensüberreste enthielt. Ich wurde nicht fertig in den vier Stunden, nur Kopf, Oberkörper und Hände waren wieder einigermaßen sauber. Der Bunkerbart war verschwunden. Als ich mich im Spiegel betrachtete, fand ich sogar, daß die Bunkerkur mich verjüngt hatte, die Backen waren allerdings etwas schmaler geworden, aber das konnte nicht schaden. Die Beine blieben vorläufig wie Ofenröhren so schwarz. Die Zeit drängte, den letzten Schmutz konnte ich ja in München abspülen. Ha, der Gedanke allein: München! Mich durchrieselte ein Freudengefühl.

Kaum hatte ich meinen neuen blauen Zivilanzug übergezogen, da bog der Dampfer um den Molenkopf in den Hafen von Genua. Ich wollte an Deck, das mußte ich mir doch ansehen, aber der Maschinist hielt mich zurück. Mich durfte niemand sehen, besonders der Kapitän nicht. Ich sollte mich bis zum Festmachen auf seine Koje legen und den Vorhang vorziehen, so würde mich niemand finden, und er würde mich rufen, wenn es so weit wäre. Was half es, ich mußte mich gedulden und legte mich auf die Koje. Ich hörte, wie das Schiff stoppte, zurückging, wie es mit Tauen festgemacht wurde. Ich freute mich unbändig, daß ich gleich an Land konnte, da stürzte der Maschinist herein, rief leise: „Still liegen, der Kapitän kommt in die Kammer." Um Gottes willen, dachte ich und hielt den Vorhang krampfhaft zu. Das Gespräch drehte sich um Kohlenauffüllung für die nächste Reise. Der Maschinist saß wie auf Kohlen — ich merkte es an seiner erregten Stimme. — Na, und ich lag wie auf Kohlen, konnte das Kratzen in Nase und Hals nicht mehr aushalten und mußte leise niesen. Der Maschinist räusperte sich laut, der Kapitän merkte nichts und ging dann bald.

Ein und eine halbe Stunde hatte die Sitzung gedauert. Der Maschinist schlug den Vorhang zurück und ließ mich aus dem Bett klettern. Er war ganz erledigt

von der überstandenen Aufregung. Ich wollte sofort von Bord, aber er stoppte ab und fragte: „Haben Sie denn einen Paß?" Ich verneinte erstaunt. „Ohne Paß kommen Sie nicht von Bord. Jeder Passagier muß am Fallreep seinen Paß vorzeigen, der im letzten Hafen vom italienischen Konsul gegengezeichnet sein muß." Eine feine Geschichte dachte ich und überlegte. Da tippte der Maschinist mir auf die Schulter, lachte mich an und sagte: „Ich habe schon einen Paß besorgt. Er gehört einem Deutsch-Südamerikaner, der durchgekommen ist. Es ist ein deutscher Reserveoffizier. Er weiß von Ihnen und stellt seinen Paß zur Verfügung, sobald er an Land ist." Ich dankte dem guten Mann von Herzen. Ohne ihn wäre mir die Flucht kaum geglückt. Wir schieden als gute Freunde. Noch wenige Minuten, dann zog ich stolz über das Fallreep und stand nach ein paar Schritten an Land: Ein freier Mann!

Da trat ein blonder junger Herr auf mich zu und stellte sich als der vor, auf den der Paß lautete. Ein fröhliches Lachen, ein Händedruck; ehe wir den Zoll passiert hatten, waren wir wie alte Bekannte.

Schwebenden Schritts ging es in die Stadt. Herr Gott, war die Welt doch schön! Zunächst ging ich zum Haarwäscher. Der Mann war entsetzt und fragte, ob ich mein Haar gefärbt hätte. Ich bejahte und lachte

ihn an. Ich war ja zu sonniger Laune. Dann ließ ich mich beim deutschen Generalkonsul melden und berichtete von meiner Flucht.

Mit einem Paß auf meinen Namen verließ ich den Generalkonsul. Vor der Tür fällt mir eine Dame um den Hals und ruft: „Herr Kapitänleutnant, wo kommen Sie denn her?“ „Direkt von Las Palmas, gnädige Frau. Sie waren vermutlich auf dem Promenadendeck, ich war im Bunker.“ Tränen der Freude standen der guten Frau in den Augen, so glücklich war sie über meine gelungene Flucht. Es war eine deutsche Dame, die uns auf unserem Internierungsdampfer „Elkab“ von Anfang an in liebenswürdigster Weise mit Anzügen ihres Sohnes, den sie in Kamerun besuchen wollte, ausgeholfen hatte. Wir verabredeten, abends gemeinsam nach Deutschland weiterzufahren.

Dann ging es mit dem neuen Freunde aus Südamerika in die beste Weinkneipe der Via Settembre, und da haben wir uns tüchtig gepflegt und wacker den Becher geschwungen. Es war ja zu schön: Kein Bunker mehr, keine Ratten mehr, nein, ein blumengeschmückter, reichbesetzter Tisch, die Sonne lachte zum Fenster hinein, der Sekt perlte im Glase, wir alle Sonnenschein im Herzen. Der Gegensatz war zu groß. Erst waren wir lärmend laut und dann ganz stumm vor übergroßer Freude. Und was stand uns noch alles

bevor: Die Reise nach Deutschland, das Wiedersehen mit den Angehörigen, die noch nichts ahnten, und schließlich das Wiedersehen mit den Kameraden, die mich schon in der Verlustliste als „Vermißt mit Stern" gelesen hatten.

Es war spät am Nachmittag, als wir diese stimmungsvolle Mittagstafel aufhoben, da wir noch einige Besorgungen zu erledigen hatten. Mit einem tadellosen Ulster und Filzhut neu ausgerüstet, erschien ich abends neun Uhr auf dem Bahnhof, wo schon die anderen versammelt waren. Trotz aller Müdigkeit konnte ich nicht schlafen. Es gab ja so viel zu erzählen, zu fragen über die Kriegslage in Ost und West.

Genau eine Woche nach der Abreise von Las Palmas kamen wir in Ala auf Bundesgebiet. Von dort ab hatte ich als deutsche Militärperson freie Bahnfahrt. Die Fahrt durch das Tirolerland über den Brennerpaß im buntesten Herbstlaubschmuck und strahlenden Sonnenschein ist eine der schönsten Erinnerungen für mich. Von Franzensfeste aus benachrichtigte ich meine Angehörigen telegraphisch von meiner Ankunft auf deutschem Boden und bestellte mir eine neue Uniform in mein Berliner Hotel.

Mit großer Neugierde sah ich München entgegen. Wie würde es dort im Kriege aussehen? Die Eindrücke, die ich dann bei meiner Ankunft abends neun

Uhr auf dem Münchener Bahnhof erhielt, waren so überwältigend schön und erhebend, daß mir vor Begeisterung die Tränen in die Augen kamen: Auf der einen Seite meines Ankunftsbahnsteiges stand ein Zug mit neuen Truppen, die ins Feld rückten. Alle tadellos in Zeug und Ausrüstung, frische Gesichter, Helm und Gewehr mit Sträußen geschmückt, die Angehörigen, die Abschiedszähren unterdrückend, an den Wagentüren. Die Musik spielte „Die Wacht am Rhein", und brausend erscholl der deutsche Sang aus vielen hundert Kehlen zum nächtlichen Himmel hinan. Auf der anderen Seite lief ganz langsam ein Lazarettzug mit Leichtverwundeten ein. Angehörige und Neugierige standen an der Sperre, um die so glimpflich Davongekommenen zu begrüßen. War das eine Freude, ein Rufen, ein Jauchzen, ein Händeschütteln, ein Umhalsen, dazwischen die stets freundlichen, unermüdlichen Rote Kreuzschwestern und Krankenträger, die hie und da einen besonders Humpelnden unterstützten. Diese hier kamen vom blutigen Schlachtfelde, die dort drüben, deren Zug sich eben unter nicht enden wollenden Hurrarufen in Bewegung setzte, gingen jauchzend hinaus zum blutigen Tanz und, wenn es sein mußte, hinauf nach Walhall. Auf allen Gesichtern die unbegrenzte Zuversicht des kommenden Sieges, mochten die Feinde auch noch so zahlreich sein. Dieses Erleben

hatte mich gepackt. Was war das für eine herrliche Heimkehr!

Begeistert und stolz, ein Deutscher zu sein, verließ ich den Bahnhof und ging ins gegenüberliegende Hotel. Das erste war ein reinigendes Bad. Die Badewanne habe ich selbst gesäubert; das Bademädel wäre ja entsetzt gewesen, solch' schmutzigen Gast im Hotel zu wissen. In der Nacht hatte ich meinen ersten Bunkeranfall, d. h. ich träumte, ich wäre wieder im Bunker, glaubte zu ersticken und warf Decken und Kissen weit ins Zimmer, bis ich erwachte und merkte, daß ich in einem molligen deutschen Bett lag. Diese Anfälle wiederholten sich noch wochenlang.

Nachdem ich mich in München noch mit dem Notwendigsten ausgerüstet und selbstverständlich am Hofbräuhaus nicht vorbeigefunden hatte, ging es fort nach Berlin. Ich beobachtete Menschen, Leben und Treiben auf den Bahnhöfen mit einem Interesse, als ob ich jahrelang von Deutschland weggewesen wäre. Dabei war es doch nur ein Vierteljahr her, als wir von Helgoland gen Norden fuhren.

In Berlin großer Jubel, die Fahnen flappten im Winde, der Seesieg von Coronel erfreute alle deutschen Herzen. Wahrhaftig, man lernte das „Deutschland im Kriege“ in wenigen Tagen kennen. Mein erster Weg ging zum Admiralstab, bei dem ich mich als

Hilfskreuzeroffizier zurückzumelden hatte. Das Erstaunen und die Freude war groß, als ich von meiner Flucht berichtete.

Zunächst gab es zehn Tage Urlaub. Ein Singen und Jubeln war in meiner Brust, als ich dann im D-Zuge der holsteinischen Waldheimat zubrauste. Hei, da tauchten schon die schlanken Türme des schönen Lübeck auf, und dann war ich wieder daheim. . . .

An demselben Tage, an dem ich mein Elternhaus betrat, meinen Eltern ihr ältester, schon „vermißt" gemeldeter Sohn von neuem geschenkt wurde, fiel fern im Osten auf der Punktkuppe bei Tsingtau der Jüngste unseres Hauses mit seiner kleinen Schar, tapfer kämpfend bis zum letzten Mann, niedergemacht von vielfacher japanischer Übermacht, getreu dem Worte seines Gouverneurs:

„Stehe ein für Pflichterfüllung bis zum Äußersten!" Ein „Sichergeben" gab es auch für ihn nicht. Ehre seinem Angedenken!

Verlag August Scherl G. m. b. H. / Berlin

Deutsche Taten zur See

Kapitänleutnant v. Möllers letzte Fahrt. Von K. C. Selow-Serman. Deutsche Helden zur See! Zu sieben in einem winzigen Segelschiffchen von Java bis Arabien! Eine neunzig Tage währende Fahrt voller Mühen und Gefahren. Dann, auf dem Marsch der bedrohten Heimat entgegen, in der Wüste hingemordet, von Beduinen, die mit englischem Gelde bestochen waren. Eine schmucklose Erzählung, aber ein unvergängliches Denkmal für die Braven, die ihre heilige Vaterlandsliebe mit dem Tode besiegelt haben. — Preis 1 M. Gebunden 2 M.

Emden. Von Kapitänleutnant Hellmuth v. Mücke. Selbsterlebtes von den sagenhaften Fahrten des ruhmreichen Schiffes, das monatelang der Schrecken des seegewaltigen England und seiner Verbündeten war. — Preis 1 M. Gebunden 2 M.

Ayesha. Von Kapitänleutnant Hellmuth v. Mücke. Packend schildert der Verfasser seine abenteuerliche Fahrt über den Indischen Ozean und den gefahrvollen Zug von Hodeida durch die arabische Wüste. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark

Emden-Ayesha. Beide Bücher des Kapitänleutnants Hellmuth v. Mücke als Geschenkwerk in einem geschmackvoll gebundenen Bande vereinigt. — Preis 3 Mark.

Oberheizer Zenne. Der letzte Mann der „Wiesbaden“. Nach Mitteilungen des Oberheizers Zenne von Kapitänleutnant Freiherrn von Spiegel. Der einzig Überlebende des Kleinen Kreuzers „Wiesbaden“ berichtet durch die Feder des Verfassers seine Erlebnisse während der Seeschlacht am Skagerrak bis zum Untergang des Schiffes und seine Errettung nach vierzigstündigem Treiben auf den tosenden Wogen. Eine Heldenerzählung von deutschem Todesmut. — Mit vier Abbildungen. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Kriegstagebuch „U 202“. Kommandant Kapitänleutnant Freiherr von Spiegel. Wahrheitsgetreue, glänzende Schilderung unserer geheimnisvollen Unterseebootswaffe in ihrer gefahrvollen Tätigkeit vor dem Feinde. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

U-Boote im Eismeer. Von * * * Vom Kreuzerkrieg unserer U-Boote im hohen Norden mit seinen übermenschlichen Anstrengungen und herrlichen Erfolgen. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

U-Boot gegen U-Boot. Von Oberleutnant z. S. Heino von Heimburg. Lebendige, humorvolle Berichte eines jungen U-Boots-Kommandanten über seine vielfältigen Abenteuer mit unserer schärfsten Waffe im Mittelmeer und in den türkischen Gewässern. Das deutsche U-Boot befreit sich aus dem englischen Netz. Das englische U-Boot bleibt hängen. Fang eines französischen U-Boots. Stelldichein mit einem englischen U-Boot. Kampf mit einem Russen. U. a. m. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Die Kreuzerfahrten des „Prinz Eitel-Friedrich“. Von Kapitänleutnant Otto Brauer. Bei Kriegsbeginn verwandelt sich der schmucke Lloyddampfer in Tsingtau in einen Hilfskreuzer, der monatelang im Stillen und im Atlantischen Ozean die feindliche Schiffahrt beunruhigt, bis ihn die Abnutzung seiner Maschinen zum Aufsuchen eines amerikanischen Hafens zwingt. Das Buch erzählt nicht nur von Kriegsarbeit: es gibt auch reizvolle Stimmungsbilder vom Bordleben und von den einsamen Inseln der Südsee, die dem Kreuzer als Schlupfwinkel dienten. — Preis 1 Mark.

Deutsche Taten zur See

„V 188". Meine Torpedoboot-Kriegsfahrten. Der Verfasser Kapitänleutnant Callisen, Kommandant eines Torpedobootes, schildert seine gefährlichen Erlebnisse auf den wechselvollen Fahrten in Nord- und Ostsee. — Mit 16 photographischen Aufnahmen. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Im Torpedoboot gegen England. Kriegserlebnisse von Fritz Graf. Durchbruch durch feindliche Kreuzer — Rückkehr von New York — In französischer Gefangenschaft — Flucht und Ankunft in Kiel — Torpedoboot im Vorpostendienst — Beschießung der Ostküste Englands — Eine Fahrt durch Minenfelder — Fliegerangriff auf Cuxhaven — Die Kreuzerschlacht am 24. Januar — Preis 1 Mark.

Unser Seeheld Weddigen. Eine lebendige Schilderung der kurzen Heldenlaufbahn des unvergeßlichen Führers von „U 9" und „U 29" nebst Gedichten auf den Seehelden, einem faksimilierten Schreiben von der Hand Otto Weddigens sowie mehreren Bildnissen und Abbildungen. Von Dr. Otto Weddigen. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Die Aushungerung Englands. Eine volkswirtschaftliche Untersuchung. Von Dr. Gustav Seibt, Geh. Regierungsrat. — Die Broschüre stellt auf Grund der englischen Handels-Statistiken die Niederzwingung Englands durch den U-Boot-Krieg in sichere Aussicht. Preis 50 Pfg.

Deutsche Helden der Luft

Immelmann †. Meine Kampfflüge. Selbsterlebt und selbsterzählt von Oberleutnant Max Immelmann. Das mit 28 Originalaufnahmen und Skizzen versehene Buch enthält die gesammelten Briefe, die unser volkstümlichster Kampfflieger während des Weltkrieges an seine Mutter geschrieben hat. Alles, was Immelmann während seiner Ausbildung und im Felde erlebt hat, seine ersten Flüge, seine abenteuerlichen Fahrten und aufregenden Luftkämpfe, hat er in seltener Klarheit und packender Anschaulichkeit geschildert. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Doppeldecker „C 666". Als Flieger im Westen. Von Oberleutnant Heydemarck. Der Verfasser gibt aus seinem unmittelbaren, täglichen Erleben uns in der Heimat und den feldgrauen Kameraden ein Bild von der aufopfernden Tätigkeit unserer Aufklärungsflieger. — Preis 1 M. Gebunden 2 M.

„Z 181". Im Zeppelin gegen Bukarest. Von dem Ersten Offizier eines „Z"-Luftschiffes. Einer unserer jungen Zeppelin-Offiziere hat als erster die Erlaubnis erhalten, seine Erlebnisse bei einem erfolgreichen Luftangriff gegen Bukarest zu erzählen. Er gibt keine Phantasieschilderungen, er schreibt als Fachmann mit der Lebendigkeit und Anschaulichkeit eines Schriftstellers von Beruf. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Als Kampfflieger am Suezkanal. Von Leutnant Hans Henkelburg. Frische, humorgewürzte Schilderung der Erlebnisse einer Jagdstaffel in Palästina und in der Wüste. — Mit 16 Abbildungen. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark

Kriegs-Abenteuer

Rund um die Erde zur Front. Dem Flüchtling nacherzählt. Von Otto Anthes. Die fesselnde Geschichte eines Deutschen, dem es nach zwei mißlungenen Fluchtversuchen endlich glückte, unter schrecklichen Gefahren und Entbehrungen aus russischer Gefangenschaft durch Sibirien in die Mongolei, nach Peking und von da über Japan, Amerika, England und Norwegen in die Heimat zu entkommen. — Mit acht Bildern. — Preis 2 Mark. — Gebunden 3 Mark.

Dem Reiche der Knute entflohen. Dem Flüchtling nacherzählt. Von Alexander Beymann. Voll frischer Anschaulichkeit, mit keckem Humor berichtet der junge deutsche Kaufmann über seine waghalsige Flucht aus dem Gefangenenlager Wjatka, seine mühselige Wanderung nach Archangelsk und seine Fahrt als blinder Passagier eines norwegischen Dampfers in die Freiheit. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Aus der Hölle empor. Erlebnisse eines aus russischer Kriegsgefangenschaft Ausgetauschten. Von Hans Buchholz. Ein in seiner Schlichtheit ergreifender Bericht über die unsäglichen Leiden, denen unsere verwundeten Kriegsgefangenen in Rußland preisgegeben sind. — Preis 1 Mark.

Seine Hoheit — der Kohlentrimmer. Die Kriegsheimfahrt des Herzogs Heinrich Borwin zu Mecklenburg. Von Johann zur Plassow. Der Herzog wird in Amerika vom Ausbruch des Krieges überrascht. Er kämpft sich mit stählerner Willenskraft durch alle Schwierigkeiten und Gefahren hindurch und gelangt von New York aus in der Maske eines Kohlentrimmers über Kirkwall und Kristiania glücklich in die Heimat. — Mit vier Aufnahmen. — Preis 1 Mark. — Vorzugs-Ausgabe: Geheftet 3 Mark. gebunden 4 Mark.

Kriegsgefangen — über England entflohen! Von Leutnant der Reserve Robert Reudau. Der Verfasser, der in französische Gefangenschaft geraten war, erzählt seine Schicksale in Feindesland und die ihm mit geradezu indianerhafter List gelungene Flucht über England und Schweden — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Fremdenlegionär Kirsch. Von Kamerun in den deutschen Schützengraben. Von Hans Paasche. Der farbenreichen Erzählung der abenteuerlichen Erlebnisse des tapferen jungen Deutschen in Afrika und Frankreich sind authentische Photographien und Dokumente beigegeben. Das stark fesselnde Buch ist wert, von jetzt an dem heranwachsenden Geschlecht statt der Robinsonade in die Hand gegeben zu werden. — Preis 1 Mark. Gebunden 2 Mark.

Kriegsgefangen bei der Jungfrau von Orleans. Von Sepp Spannmacher. Eines Bayern köstliche Satire auf die vielgerühmte französische Kultur, die er als Kriegsgefangener im Zeltlager von Orleans und auf den Dörfern der Loiret von Grund auf kennen gelernt hat. — Preis 1 Mark.

In Friedens- und Kriegszeiten in Kamerun. Von Grete Kühnhold, Schwester des deutschen Frauenvereins vom Roten Kreuz für die Kolonien. Die Schwester hat den ganzen Krieg in Kamerun miterlebt. Sie gibt einen anschaulichen Bericht über Leben und Leiden der Deutschen, über die Stimmung der Eingeborenen und den Verlauf der kriegerischen Ereignisse. Die Schrift ist ein wertvolles Zeit- und Kulturdokument. — Preis 50 Pfg.

Verlag August Scherl G. m. b. H / Berlin

Bücher von den Fronten

Mit der Armee v. Falkenhayn gegen die Rumänen. Von Karl Rosner. Die heißen Kämpfe um Siebenbürgen, die schneidige Bezwingung der Grenzpässe, das unaufhaltsame Vorwärtsdrängen unserer herrlichen Truppen in der Walachei bis zum Sereth — ein Vorwurf, wie geschaffen für Rosners Erzählerkunst — Preis 1 Mark.

Panzer-Automobile gegen die Walachen. Von Leutnant der Reserve Wilhelm Siemer. Zum erstenmal hören wir von den Leistungen unserer neuen Aufklärungs- und Kampfwaffe, von der hohen Bedeutung ihrer Aufgabe. — Preis 1 Mark.

Vor dem Drahtverhau. Bilder aus dem Grabenkriege im Westen. Von Karl Rosner. Der Meistererzähler gibt die überwältigenden Eindrücke wieder, die er an unserer Westfront gewonnen hat. Voll strenger Wahrheitsliebe und dichterisch tief empfunden. In die wildbewegten Kampfszenen hat er Stimmungsbilder von wunderbarem Reiz eingefügt. — Preis 1 Mark.

Der graue Ritter. Bilder vom Kriege in Frankreich und Flandern. Von Karl Rosner. Als Kriegsberichterstatter führt uns Rosner an die Aisne und vor Ypern; er schildert die große Herbstschlacht in der Champagne, das Leben unserer tapferen Feldgrauen in Unterständen und Erdhöhlen, in Etappen und Quartieren; er gibt uns Kunde von dem unbeugsamen Siegeswillen unserer grauen Ritter. — Preis 1 Mark.

Sachsen im Felde (Ostfront). Von Georg Freiherrn v. Ompteda, Rittmeister. Der bekannte Romanschriftsteller stellt seine Landsleute in allen Kriegslagen dar. Die Skizzen erwecken unsere Freude an dem Lebenshumor der sächsischen Truppen und an der Erzählerkunst des Dichter-Rittmeisters. — Preis 1 Mark.

Bei unseren Blaujacken und Feldgrauen. Flandrische Erlebnisse. Von Wilhelm Hegeler. Die Erfahrungen, die der Verfasser als Pfleger unserer verwundeten Blaujacken und Feldgrauen gesammelt hat. Ergreifende und erhebende Szenen, von sonnigem Humor bestrahlte Bilder deutschen Heldenmutes. — Preis 1 Mark.

Kameraden vom Isonzo. Von Otto König. Der Autor erzählt in schlichter, fesselnder Art vom eisernen Feststehen der österreichischen Front gegen den treubrüchigen Bundesgenossen, von den trefflichen Führern und Truppen, der herzlichen Kameradschaft und dem stillen Heldentum unserer Treuverbündeten. — Preis 1 Mark.

Als Adjutant durch Frankreich und Belgien. Der bekannte Schriftsteller Otto von Gottberg erzählt als Mitkämpfer in packender Darstellung seine Erlebnisse und Abenteuer in Feindesland. — Preis 1 Mark.

Das deutsche Herz. Feldpostbriefe unserer Helden. Der Krieg, von unseren Kriegern selbst erzählt! Das ist der Reiz dieser Sammlung aus Ost und West, von See und Uebersee. Herausgegeben von Dr. Otto Krack. — Kartoniert 2 Mark.

Der Kampf um den Orient

Breslau-Midilli. Ein Jahr unter türkischer Flagge. Selbsterlebtes nach Tagebuchblättern von W. Wath. Das Buch behandelt die Schicksale unseres Kleinen Kreuzers „Breslau", der bei Kriegsbeginn in türkischen Besitz überging. — Mit vier Abbildungen. — Preis 1 Mark.

Gallipoli. Der Kampf um den Orient. Von einem hohen Offizier aus dem Stabe des Marschalls Liman von Sanders. Ein vollständiges Bild vom schweren Ringen um die Dardanellen. — Mit einer Karte. — Preis 1 Mark.

Mit den Türken an der Front. E. German, der Kriegsberichterstatter des „Berliner Lokal-Anzeigers", schildert seine abenteuerlichen Erlebnisse auf den türkischen Kriegsschauplätzen. Der ägyptische Feldzug. Im Kaukasus. Um die Dardanellen. — Preis 1 Mark.

Der Siegeszug durch Serbien. Von Wilhelm Hegeler. Die erste zusammenhängende Darstellung des serbischen Feldzuges vom Falle Belgrads bis zur weltgeschichtlichen Zusammenkunft des Deutschen Kaisers mit dem Zaren der Bulgaren. Aus eigenem Erleben. — Preis 1 Mark.

* * *

Aus neutraler Feder

Frontberichte eines Neutralen. Drei Bände: 1. Polen und Karpathen. 2. Galizien und Bukowina. 3. Ostwärts. Vom schweizerischen Major Tanner. Das Werk stellt der deutschen und österreichisch-ungarischen Kriegführung ein glänzendes Zeugnis aus, das besonders wertvoll ist, weil es ein Neutraler völlig unparteiisch ablegt. Über dreihundertfünfzig prächtige photographische Eigenaufnahmen ergänzen das fesselnde Wort des Verfassers zu einem packenden Ganzen. — Jeder Band einzeln 3 Mark, gebunden 4 Mark.

„Barbaren." Eindrücke eines Schweden in Deutschland und an der Front im Osten. Von Arvid Knöppel. In dem Buche des schwedischen Berichterstatters schreit jede Seite unsern Gegnern, die uns unaufhörlich in Wort und Schrift mit Schmutz bewerfen, entgegen: „Ihr seid Verleumder!" Denn immer wieder offenbart sich dem Landsmann Sven Hedins die dem deutschen Wesen angeborene, durch Erziehung vertiefte Menschenliebe. — Aus dem Schwedischen. — Preis 1 M.

Verlag August Scherl G. m. b. H. / Berlin

Bücher aus großer Zeit

500 Jahre Hohenzollern. Ein Gedenkbuch zur Regierungsfeier unseres Kaiserhauses. Prachtwerk, verfaßt vom Geheimen Archivrat Dr. Georg Schuster, Königlichem Hausarchivar. Kurzgefaßte, in großen Zügen erschöpfende Darstellung des Lebens und Wirkens der Hohenzollernfürsten. Quartformat. Mit 121 Abbildungen. Einband nach Professor E. Doepler d. J. — Preis 3 Mark. Die Prachtausgabe 6 Mark. — Zum Besten unserer Verwundeten überweist der Verlag von jedem verkauften Buch dem Roten Kreuz 60 Pfg. bzw. 1 M. 20 Pf.

Kaiser Wilhelm II. und die Marine. Prachtwerk, herausgegeben und glänzend illustriert von Prof. W. Stöwer, mit fesselndem Text von Admiralitätsrat G. Wislicenus. Historischer Ueberblick über das Entstehen unserer stolzen Flotte, des ureigenen Werkes unseres Kaisers. Mit 10 farbigen Vollbildern und 120 Textzeichnungen. — In Leinen gebunden 5 M. Vorzugs-Ausgabe 10 M.

Inneres Aufgebot. Deutsche Worte im Weltkrieg. Von D. Adolf Deißmann. Das Buch des berühmten Theologen an der Berliner Universität ist eine Würdigung des ganzen deutschen Volkes. — Preis 1 Mark.

Singendes Schwert. Lieder aus großer Zeit von Joseph v. Lauff. Sammlung der Kriegslieder des vaterländischen Dichters, der in glühender Begeisterung unsere Helden feiert. — In künstlerischem Einband 1 M. 25 Pfg.

Singendes Schwert. Neue Lieder aus großer Zeit von Joseph v. Lauff. Zweiter Teil. — In künstlerischem Einband 1 Mark 50 Pf.

Landsturm. Kriegsgesänge von Hans Brennert. Ein köstliches Sammelbuch frischer, volkstümlicher Gedichte und Soldatenlieder, teilweise mit Melodie und Begleitung. — Preis 1 Mark.

* * *

Kriegs-Album der „Woche“

Enthält aus der Fülle der photographischen Berichterstattung mehrere hundert Bilder der heldenhaften Kämpfe unserer verbündeten Armeen und die amtlichen Meldungen der Heeresleitungen.

Erster Band (22. Sonderheft der „Woche“: umfaßt die Zeit vom Beginn des Krieges bis Ende November 1914. — In künstlerischem Einband 3 Mark.

Zweiter Band (23. Sonderheft der „Woche“): umfaßt die Zeit von Anfang Dezember 1914 bis Ende April 1915. — In künstlerischem Einband 3 Mark.

Dritter Band (24. Sonderheft der „Woche“): umfaßt die Zeit von Anfang Mai bis Ende Oktober 1915. — In künstlerischem Einband 3 Mark.

Vierter Band (25. Sonderheft der „Woche“): umfaßt die Zeit von Anfang November 1915 bis Ende April 1916. — In künstlerischem Einband 3 Mark.

Fünfter Band (26. Sonderheft der „Woche“): umfaßt die Zeit von Anfang Mai 1916 bis Ende Januar 1917. — In künstlerischem Einband 4 Mark.